



Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών
«ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ»

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΨΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Τσιάτης Μηνάς

ΑΜ: (2020/0002)



Επιβλέπων Καθηγητής
Κωνσταντινίδης Δημήτριος

Σίνδος
ΜΑΡΤΙΟΣ 2023
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

**ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΨΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

Μηνάς Τσιάτης

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

Δημήτριος Κωνσταντινίδης

Φανή Αντωνίου

Σοφία Γαληνού - Μητσούδη

Σίνδος

Μάρτιος 2023

©

Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	7
SUMMARY	8
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	9
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ.....	11
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΖΗΤΗΣΗ.....	47
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	163
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	166
Εικόνα 1. Δήμος Θερμαϊκού.....	16
Εικόνα 2. Δήμος Θέρμης	16
Εικόνα 3. Δήμος Καλαμαριάς.....	17
Εικόνα 4. Δήμος Πυλαίας Χορτιάτη	17
Εικόνα 5. Δήμος Ευόσμου – Κορδελιού	18
Εικόνα 6. Δήμος Αμπελοκήπων - Μενεμένης	18
Εικόνα 7. Δήμος Δέλτα	19
Εικόνα 8. Δήμος Παύλου Μελά.....	19
Εικόνα 9. Δήμος Χαλκηδόνας.....	20
Εικόνα 10. Δήμος Ωραιοκάστρου.....	20
Εικόνα 11. Δήμος Βόλβης.....	21
Εικόνα 12. Δήμος Λαγκαδά	21
Εικόνα 13. Δήμος Νεάπολης Συκεών	22
Εικόνα 14. Δήμος Θεσσαλονίκης.....	22
Εικόνα 15. Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών Θεσσαλονίκης (MASTERPLAN 2020)	33
Εικόνα 16. Αναβάθμιση εσωτερικής περιφερειακής.....	35
Εικόνα 17. Χάρτης γενικής διάταξη στην πόλη της Θεσσαλονίκης.....	38
Εικόνα 18. Flyover Θεσσαλονίκη.....	39
Εικόνα 19. Μορφολογικό ανάγλυφο περιοχής διέλευσης έργου.	40
Εικόνα 20. Χάραξη Εσωτερικής Δυτικής Περιφερειακής.	41
Εικόνα 21. Εθνικό πάρκο Υγροτόπων των λιμνών Βόλβης – Κορώνειας.....	43

Εικόνα 22. Πεζοπορικές και άλλες διαδρομές στο δάσος Σείχ Σου.	44
Εικόνα 23. Εξώφυλλο ερωτηματολογίου.	166

Πίνακας 1. Κατάλληλο μέγεθος ενός τυχαίου δείγματος πιθανοτήτων, για τον δεδομένο αριθμό του ευρύτερου πληθυσμού (Morrison 1993: 117). Οι Krejcie & Morgan (1970)	13
Πίνακας 2. ΠΗΓΗ: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφές πληθυσμού 2001, 2011	31
Πίνακας 3. Ανατολική περιοχή, απαντήσεις στις ερωτήσεις 1,2,4 & 5.....	47
Πίνακας 4. Δυτική περιοχή, απαντήσεις στις ερωτήσεις 1,2,4 & 5.	48
Πίνακας 5. Βόρεια προάστια, απαντήσεις στις ερωτήσεις 1,2,4 & 5.	49
Πίνακας 6. ΠΣΘ, απαντήσεις στις ερωτήσεις 1,2,4 & 5.	50
Πίνακας 7. Απαντήσεις ανά ηλικιακή ομάδα στις ερωτήσεις 1,2,4 & 5.	51
Πίνακας 8. Σχετική συχνότητα στις ερωτήσεις 1,2,4 & 5	52
Πίνακας 9. Επεξήγηση σχετικής συχνότητας (rf).	52
Πίνακας 10. Ανατολική περιοχή, απαντήσεις στην ερώτηση 3.	53
Πίνακας 11. Δυτική περιοχή, απαντήσεις στην ερώτηση 3.	54
Πίνακας 12. Βόρεια προάστια, απαντήσεις στην ερώτηση 3.	55
Πίνακας 13. ΠΣΘ, απαντήσεις στην ερώτηση 3.	56
Πίνακας 14. Απαντήσεις ανά ηλικιακή ομάδα στην ερώτηση 3.....	58
Πίνακας 15. rf: Σχετική συχνότητα στην ερώτηση 3.	59
Πίνακας 16. Ανατολική περιοχή, απαντήσεις στις ερωτήσεις 6,7,10 και 11.....	60
Πίνακας 17. Δυτική περιοχή, απαντήσεις στις ερωτήσεις 6,7,10 και 11.....	61
Πίνακας 18. Βόρεια προάστια, απαντήσεις στις ερωτήσεις 6,7,10 και 11.....	62
Πίνακας 19. ΠΜΣ, απαντήσεις στις ερωτήσεις 6,7,10 και 11.	63
Πίνακας 20. Απαντήσεις ανά ηλικιακή ομάδα στις ερωτήσεις 6,7,10 & 11	64
Πίνακας 21. Σχετική συχνότητα στις ερωτήσεις 6,7,10 & 11.....	65
Πίνακας 22. Ανατολική περιοχή, απαντήσεις στην ερώτηση 8.	66
Πίνακας 23. Δυτική περιοχή, απαντήσεις στην ερώτηση 8.	67
Πίνακας 24. Βόρεια προάστια, απαντήσεις στην ερώτηση 8.	68
Πίνακας 25. ΠΣΘ, απαντήσεις στην ερώτηση 8.	69
Πίνακας 26. Απαντήσεις ανά ηλικιακή ομάδα στην ερώτηση 8.....	70
Πίνακας 27. Σχετική συχνότητα στην ερώτηση 8.....	71
Πίνακας 28. Ανατολική περιοχή, απαντήσεις στην ερώτηση 9.	72
Πίνακας 29. Δυτική περιοχή, απαντήσεις στην ερώτηση 9.	73
Πίνακας 30. Βόρεια προάστια, απαντήσεις στην ερώτηση 9.	74

Πίνακας 31. ΠΣΘ, απαντήσεις στην ερώτηση 9.	75
Πίνακας 32. Απαντήσεις ανά ηλικιακή ομάδα στην ερώτηση 9.....	76
Πίνακας 33. Σχετική συχνότητα στην ερώτηση 9.....	77

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών «Σχεδιασμός και Κατασκευή Τεχνικών Έργων» του τμήματος Μηχανικών Περιβάλλοντος του Δι.ΠΑ.Ε..

Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους συνέβαλαν στην εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας. Οφείλω να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες προς τον επιβλέποντα καθηγητή της εργασίας Κωνσταντίνιδη Δημήτριο για την καθοδήγησή του, την υπομονή και την κατανόησή του.

Η διπλωματική αυτή αφιερώνεται στους γονείς μου Χρήστο και Ελένη Τσιάτη, και τους συγγενείς Ηλία Γιωτόπουλο, Βασίλη Τσιάτη και Γιώργο Ντέσκα.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το έργο της Εξωτερικής Περιφερειακής Οδού στην πόλη της Θεσσαλονίκης είναι ένα έργο που θα δώσει ζωή στην πόλη και τις περιοχές κοντά της. Οι θετικές επιπτώσεις που θα προκύψουν τόσο σε οικονομικό όσο και σε κοινωνικό επίπεδο αναμένεται να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής. Για να γίνει αυτό, βέβαια, πρέπει να γίνουν εντατικές μελέτες και ενδελεχής έλεγχος σε κάθε στάδιο του έργου. Ιδιαίτερη σημασία πρέπει επίσης να δοθεί στον τομέα των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Μερικά από τα κύρια χαρακτηριστικά της Εξωτερικής Περιφερειακής Οδού που πρέπει να γνωρίζουμε είναι ότι το συνολικό της μήκος ανέρχεται σε περίπου 17 χλμ (περιλαμβάνει τον κόμβο Γηροκομείου), θα ξεκινά από το Α/Κ Γηροκομείο της Εγνατίας Οδού και θα τελειώνει στον Α/Κ Χορτιάτη επί της οδού Ασβεστοχωρίου – Χορτιάτη, συμπεριλαμβανομένων των Α/Κ Ευκαρπίας, Α/Κ Φιλύρου, ημικομβικού Ασβεστοχωρίου και των οδικών συνδέσεων με τοπικές οδούς.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία, στόχος είναι η διερεύνηση και ανάλυση της κοινής γνώμης σχετικά με την κατασκευή και λειτουργία της Εξωτερικής Περιφερειακής. Επίσης θα γίνει αναφορά για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου κατά τη φάση κατασκευής και λειτουργίας του.

Επομένως, λαμβάνοντας υπόψη και κάνοντας ανάλυση των απαντήσεων που θα δώσουν οι πολίτες, θα μπορούν να γίνουν κατανοητές οι σκέψεις που έχουν, να γίνει εμφανής η τάση ή οι τάσεις που θα επικρατήσουν καθώς και να μοιραστούν τους προβληματισμούς και τις προτάσεις τους για πιθανή βελτίωση του έργου για την κατασκευή, τη λειτουργία του καθώς τις συνέπειες για το περιβάλλον και τους κατοίκους.

Λέξεις κλειδιά: περιφερειακής οδός, οδοποιία, γέφυρα, συγκοινωνία, ερωτηματολόγιο.

SUMMARY

The Outer Ring Road project in the city of Thessaloniki is a project that will give life to the city and the areas close to it. The positive effects that will occur both economically and socially are expected to improve the quality of life. In order to do this, of course, intensive studies and thorough control must be carried out at every stage of the project. Particular importance must also be attached to the area of environmental impact.

Some of the main features of the Outer Ring Road that we should be aware of is that its total length amounts to about 17km (it includes the Nursing Home junction), it will start from the A/K Nursing Home of Egnatia Odos and will end at the A/K Chortiatis on the Asvestochori – Chortiatis road, including the A/K Eykarpias, A/K Filyrou, the semi-node of Asvestochori and the road connections with local roads.

In this diploma thesis, the aim is to investigate and analyze public opinion regarding the construction and operation of the Outer Regional. There will also be a report on the environmental impact of the project for the construction phase as well as its operation.

Therefore, taking into consideration the analysis of the answers that will be given by the citizens, we will be able to understand about the thoughts they have, the trend or trends that will prevail, concerns and suggestions from them for the possible improvement of the project for the construction and the operation of the project and of course the consequences for the environment and the residents.

Keywords: ring road, road construction, bridge, transport, questionnaire.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι άνθρωποι θέλουν να επικοινωνούν και να εξερευνούν. Ένας τρόπος που μπορούν να επιτευχθούν τα παραπάνω είναι μέσω των οδικών δικτύων. Οι οδικοί άξονες (επίγειοι, υπέργειοι, υπόγειοι, υποθαλάσσιοι κλπ) δημιουργούν έναν ευχάριστο και ασφαλή τρόπο προκειμένου οι άνθρωποι να μετακινηθούν και να φτάσουν γρήγορα στον προορισμό τους. Ένας δρόμος μπορεί να ενώσει πολλές διαφορετικές περιοχές και κουλτούρες, να εξυπηρετήσει και να βοηθήσει στην ανάπτυξη μιας κοινωνίας. Τα λειτουργικά στοιχεία ενός δρόμου όπως η ταχύτητα, το μήκος ορατότητας, η κυκλοφοριακή ικανότητα είναι βασικά στο να υλοποιηθεί και να χρησιμοποιηθεί σωστά.

Για να σχεδιαστεί μία έρευνα σωστά δεν υπάρχει ένας και μόνο πετυχημένος τρόπος. Οι παράμετροι που και ο κύριος στόχος που έχει στο νου του ο ερευνητής δίνουν μία μικρή καθοδήγηση προς την «σωστή» κατεύθυνση. Ο βασικός σκοπός της παρούσης διπλωματικής εργασίας είναι να αποτυπωθούν και αναλυθούν οι απόψεις των πολιτών σχετικά με την κατασκευή και την λειτουργία της Εξωτερικής Περιφερειακής καθώς και το περιβαλλοντικό αποτύπωμα στην χάραξη και στις όμορες περιοχές.

Χρησιμοποιήθηκε η στρωματοποιημένη δειγματοληψία προκειμένου να εξαχθούν στατιστικώς επεξεργάσιμα.

Το γενικό πλαίσιο έρευνας που υιοθετήθηκε περιλαμβάνει:

- Αποφάσεις προσανατολισμού
- Σχεδιασμός και μεθοδολογία έρευνας
- Ανάλυση δεδομένων
- Παρουσίαση και ανάλυση αποτελεσμάτων

Οι αποφάσεις προσανατολισμού αναφέρονται στα όρια και τους περιορισμούς της έρευνας. Μιλώντας για όρια μπορούμε να αναφερθούμε στα χρονικά όρια, τα όρια μεγέθους δείγματος πληθυσμού, κόστους κλπ. Έτσι λοιπόν η έρευνα θα ισορροπήσει μεταξύ του ιδεατού και του πραγματικού (Cohen, Manion, Morrison, 2008).

Η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία έχει συγκεκριμένα όρια τα οποία δεν είναι αυστηρώς περιορισμένα αλλά ούτε επιτρέπουν πολύ μεγάλο εύρος. Το μέγεθος του πληθυσμιακού δείγματος για την περιοχή της Θεσσαλονίκης είναι της τάξεως των 400 έγκυρων ερωτηματολογίων.

Εκτός όμως από τα όρια όταν μιλάμε για τις αποφάσεις προσανατολισμού συναντάμε και ερωτήματα. Κάποια λοιπόν από αυτά είναι: ποιος και γιατί κάνει την έρευνα, ποιος ή ποιοι είναι αποδέκτης αυτής αλλά και ερωτήματα που αφορούν δεοντολογικά ζητήματα.

Το σημείο αυτό είναι η αρχή της διαδικασίας για την μετατροπή του γενικού σε ειδικού. Συγκεκριμένα μετά τις γενικές αποφάσεις της έρευνας για τον καθορισμό των ορίων πρέπει ο τρόπος, η διαδικασία και η μέθοδος της έρευνας να είναι πιο συγκεκριμένα. Παίρνοντας λοιπόν τακτικές αποφάσεις η έρευνα αποκτά το στυλ και την μορφή της. Κάποια από τα ερωτήματα τα οποία γεννούνται για τον ερευνητή είναι:

- Ποια άτομα θα ερωτηθούν
- Πως θα γίνει η συλλογή δεδομένων
- Ποια ερωτήματα θα τεθούν
- Τι είδους δεδομένα θέλουμε να συγκεντρώσουμε
- Ποια θα είναι η βασική μεθοδολογία που πρέπει να ακολουθήσουμε κλπ

Οι απαντήσεις που μπορούν να δοθούν για τις παραπάνω ερωτήσεις σχετικά με το θέμα που έχει επιλεγεί είναι:

Θα ερωτηθούν πολίτες οι οποίοι είναι άνω των 18 ετών και επιθυμούν να συμμετάσχουν στην έρευνα

Η συλλογή των δεδομένων θα γίνει από τα έντυπα ερωτηματολόγια που θα συμπληρωθούν ανώνυμα.

Όλα τα ερωτήματα είναι απλά, κατανοητά και φυσικά θα είμαστε παρόν για οποιαδήποτε διευκρίνιση αλλά όχι καθοδήγηση σχετικά με την απάντηση.

Τα δεδομένα τα οποία θέλουμε είναι αυτά τα οποία θα έχουν στατιστικώς επεξεργάσιμη μορφή.

Σχετικά με την βασική μεθοδολογία είναι η μεθοδολογία επισκόπησης, γιατί προσφέρει δεδομένα τα οποία είναι εύκολα να επεξεργαστούν .

Τέλος, πρέπει να αναφερθεί πως με το ερωτηματολόγιο ως βασικό μέσο συγκέντρωσης δεδομένων παρέχεται η ευκολία λόγω της δομής και της άμεσης επαφής με το ερωτώμενο άτομο να μην χρειάζεται να γίνουν διορθωτικές ενέργειες.

ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ

Εισαγωγή

Ο τρόπος σύνταξης καθώς και η δομή των ερωτήσεων ενός ερωτηματολογίου επηρεάζουν άμεσα την ανάλυση των αποτελεσμάτων στο υπό εξέταση δείγμα. Ένας τρόπος να γίνει αυτή η ανάλυση είναι μέσω προγραμμάτων όπως το "SPSS". Το πρόγραμμα "SPSS" επεξεργάζεται ποσοτικά στοιχεία που θα προκύψουν από το ερωτηματολόγιο χρησιμοποιώντας την μέθοδο της επισκόπησης. Τα δεδομένα τα οποία προκύπτουν είναι μη παραμετρικά.

Η έρευνα η οποία γίνεται ανήκει στην περιγραφική στατιστική και όχι στην επαγωγική. Η διαφορά είναι πως η έρευνα θα εξάγει συμπεράσματα για το δείγμα και δεν θα γενικευθούν τα αποτελέσματα από το δείγμα στον πληθυσμό όπως κάνει η επαγωγική στατιστική (Γιαλαμάς Βασίλης, 20008). Αντί να χρησιμοποιηθεί το πρόγραμμα "SPSS" θα δημιουργηθεί μία βάση δεδομένων στο πρόγραμμα excel με ποσοτικές σχέσεις και γραφήματα ώστε να υπάρχει τελικά μία σωστή πληροφόρηση για τα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων που συγκεντρώθηκαν.

Κάθε βήμα μιας έρευνας απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή καθώς το παραμικρό λάθος ενέχει τον κίνδυνο να αλλοιώσει την ποιότητα και την γνησιότητα της έρευνας. Επιπροσθέτως, θα πρέπει να είναι κατά το δυνατόν απλός ο τρόπος παρουσίασης των ερωτήσεων ώστε να γίνονται κατανοητές από έναν μέσο πολίτη. Εκτός λοιπόν από την επιστημονική προσέγγιση πρέπει να ληφθεί υπόψιν και η παρουσίαση με απλά σχήματα και κατανοητές λέξεις ώστε από κάθε άτομο που θα διαβάσει τα αποτελέσματα και αργότερα θα τα συζητήσει να γίνει η ορθή μεταφορά αυτών χωρίς αλλοιώσεις ασχέτως αν συμφωνεί ή όχι με αυτά. Φράσεις όπως τυπική απόκλιση, επικρατούσα τιμή, σφάλμα ερευνητή κλπ είναι απολύτως απαραίτητες και θα πρέπει να προσπαθούν και οι πολίτες να ψάχνουν λέξεις ή φράσεις που τους είναι άγνωστες ώστε να μην υπάρχει μεγάλη διαφορά ανάμεσα στις επιστημονικές ορολογίες και τις απλές φράσεις.

Θα ήταν μεγάλη παράλειψη να μην αναρωτηθούμε σχετικά με το δείγμα του συνολικού πληθυσμού τον οποίο ερευνούμε. Συγκεκριμένα στοχεύσαμε σε μία μικρή ομάδα ατόμων σχετικά με τον πραγματικό πληθυσμό της πόλης και βάση των δικών τους απαντήσεων έγινε η ανάλυση των δεδομένων.

Για να μπορέσει να συγκεκριμενοποιηθεί το δείγμα και να είναι αντιπροσωπευτικό του υπό εξέταση πληθυσμού της έρευνας πρέπει να ληφθούν αποφάσεις σχετικά με τέσσερις πολύ σημαντικούς τομείς της δειγματοληψίας που είναι οι εξής (Cohen, Manion, Morrison, 2008):

Το μέγεθος του δείγματος

Η αντιπροσωπευτικότητα και οι διάφορες παράμετροι του δείγματος

Η πρόσβαση στο δείγμα

Η στρατηγική δειγματοληψίας που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.

Δυστυχώς, στο βασικό ερώτημα ποιος είναι ο αριθμός του δείγματος που θα πρέπει να συλλεχθεί δεν υπάρχει κάποια ξεκάθαρη – συγκεκριμένη απάντηση καθώς βασικοί παράγοντες είναι ο σκοπός τη έρευνας, αλλά και η ιδιαίτερη φύση του πληθυσμού που θα εξεταστεί. Επίσης πολύ σημαντικό ρόλο έχουν και οι υποομάδες του δείγματος. Για να εξεταστούν οι σχέσεις των υποομάδων πρέπει να καθοριστεί ένας ελάχιστος αριθμός δείγματος που θα αντιπροσωπεύει τον συνολικό πληθυσμό. Είναι αναγκαίο να αναφερθεί πως ένα πολύ μεγάλο δείγμα θα επέφερε δυσκολία στην επεξεργασία ενώ ένα μικρό δείγμα δεν θα αντιπροσώπευε σωστά το σύνολο του πληθυσμού.

Γίνεται αντιληπτό πως όσο μεγαλύτερος είναι ο πληθυσμός τόσο μεγαλύτερο δείγμα θα πρέπει να συλλεχθεί. Η φύση της έρευνας μπορεί να καθορίσει ως ένα βαθμό το μέγεθος του δείγματος. Η συγκεκριμένη έρευνα η οποία είναι έρευνα επισκόπησης απαιτεί ένα αρκετά μεγάλο δείγμα. Ο προσδιορισμός του μεγέθους το δείγματος πιθανοτήτων, γίνεται με την χρήση ενός πίνακα, μέσω ενός μαθηματικού τύπου, που καθορίζει το κατάλληλο μέγεθος ενός τυχαίου δείγματος πιθανοτήτων, για τον δεδομένο αριθμό του ευρύτερου πληθυσμού (Morrison 1993). Οι Krejcie & Morgan (1970) παρουσιάζουν αυτή την περίπτωση με τον πίνακα που ακολουθεί.

N	S	N	S	N	S
10	10	220	140	1.200	291
15	14	230	144	1.300	297
20	19	240	148	1.400	302
25	24	250	152	1.500	306
30	28	260	155	1.600	310
35	32	270	159	1.700	313
40	36	280	162	1.800	317

45	40	290	165	1.900	320
50	44	300	169	2.000	322
55	48	320	175	2.200	327
60	52	340	181	2.400	331
65	56	360	186	2.600	335
70	59	380	191	2.800	338
75	63	400	196	3.000	341
80	66	420	201	3.500	346
85	70	440	205	4.000	351
90	73	460	210	4.500	354
95	76	480	214	5.000	357
100	80	500	217	6.000	361
110	86	550	226	7.000	364
120	92	600	234	8.000	367
130	97	650	242	9.000	368
140	103	700	248	10.000	370
150	108	750	254	15.000	375
160	113	800	260	20.000	377
170	118	850	265	30.000	379
180	123	900	269	40.000	380
190	127	950	274	50.000	381
200	132	1.000	278	75.000	382
210	136	1.100	285	1.000.000	384

Πίνακας 1. Κατάλληλο μέγεθος ενός τυχαίου δείγματος πιθανοτήτων, για τον δεδομένο αριθμό του ευρύτερου πληθυσμού (Morrison 1993) Krejcie & Morgan (1970)

όπου N = μέγεθος πληθυσμού και

όπου S = μέγεθος δείγματος

Από τον παραπάνω πίνακα είναι ολοφάνερο πως όσο αυξάνεται ο πληθυσμός τόσο αυξάνεται και το μέγεθος του δείγματος που πρέπει να συμμετάσχει.

Λόγω του ότι σε κάθε δειγματοληψία είναι αρκετά πιθανό να υπάρχει σφάλμα (φυσικά δεν εξαιρείται η παρούσα εργασία) δηλώνεται ο συντελεστής σφάλματος ως ένα ποσοστό, πχ 5%.

Συχνά, η διαφορά που υπάρχει ανάμεσα στον μέσο όρο του δείγματος και τον στον μέσο όρο του πληθυσμού θεωρείται ως σφάλμα στην δειγματοληψία. Το σφάλμα αυτό δεν είναι υποχρεωτικό πως οφείλεται σε λάθη κατά την διενέργεια της δειγματοληψίας από τον ερευνητή αλλά μπορεί να οφείλεται στις αποκλίσεις λόγω της τυχαιότητας στην επιλογής των ατόμων. Ο προσδιορισμός το μεγέθους ενός δείγματος πιθανοτήτων έχει σχέση με το επίπεδο της εμπιστοσύνης και με το ζήτημα σφάλματος κατά την δειγματοληψία. Για επίπεδο εμπιστοσύνης 95% με σφάλμα 5% στην δειγματοληψία και λαμβάνοντας υπόψιν πως το μέγεθος του πληθυσμού ανέρχεται σε περίπου 1.000.000 το μέγεθος του δείγματος που πρέπει να εξεταστεί πρέπει να είναι τουλάχιστον 384 άτομα. Τα παραπάνω εκφράζουν ποσοτικά δεδομένα.

Τα ποιοτικά δεδομένα αναφέρονται στον βαθμό ετερογένειας που έχει ο πληθυσμός, για παράδειγμα το φύλο, η ηλικία κλπ. Έτσι λοιπόν τηρώντας και αυτό το κριτήριο θα μπορεί να υπάρξει και ποιοτικά αντιπροσωπευτικό δείγμα. Όπως μπορεί εύκολα κάποιος να σκεφτεί δεν γίνεται να επιτευχθεί με απόλυτη ισορροπία το ισομοίρασμα μεταξύ ηλικιών ή φύλων. Έγινε όμως κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να είναι όσο πιο μικρή η διαφορά. Αξίζει να αναφερθεί ένα κύριο πρόβλημα που συναντήθηκε αρκετές φορές κατά τη διάρκεια της έρευνας, όπως είναι η τελείως διαφορετική περιοχή διαμονής με την περιοχή εργασίας του ατόμου ή τη θέση που βρισκόταν όταν κλήθηκε να απαντήσει στο ερωτηματολόγιο.

Βλέπουμε λοιπόν πως σύμφωνα με τις επιλογές για το ποσοστό εμπιστοσύνης αλλά και σφάλματος καθορίζεται και το ποσοτικό δείγμα των πολιτών που θα εξεταστεί- συμμετάσχει.

Όλοι οι πολίτες ρωτήθηκαν αρχικά για τον τόπο διαμονής τους. Αυτό κρίθηκε αναγκαίο γιατί θα πρέπει να είναι κάτοικοι Θεσσαλονίκης ή περιοχών που βρίσκονται κοντά στην Εξωτερική Περιφερειακή, ώστε να έχουν γνώση του τοπίου και των συνθηκών που επικρατούν. Όλα τα άτομα ήταν άνω των 18 ετών. Η περιοχή του έργου διαμοιράστηκε σε τέσσερεις (4) περιοχές οι οποίες είναι:

- Ανατολική περιοχή
- Δυτική περιοχή
- Πολεοδομικό συγκρότημα
- Βόρεια προάστια

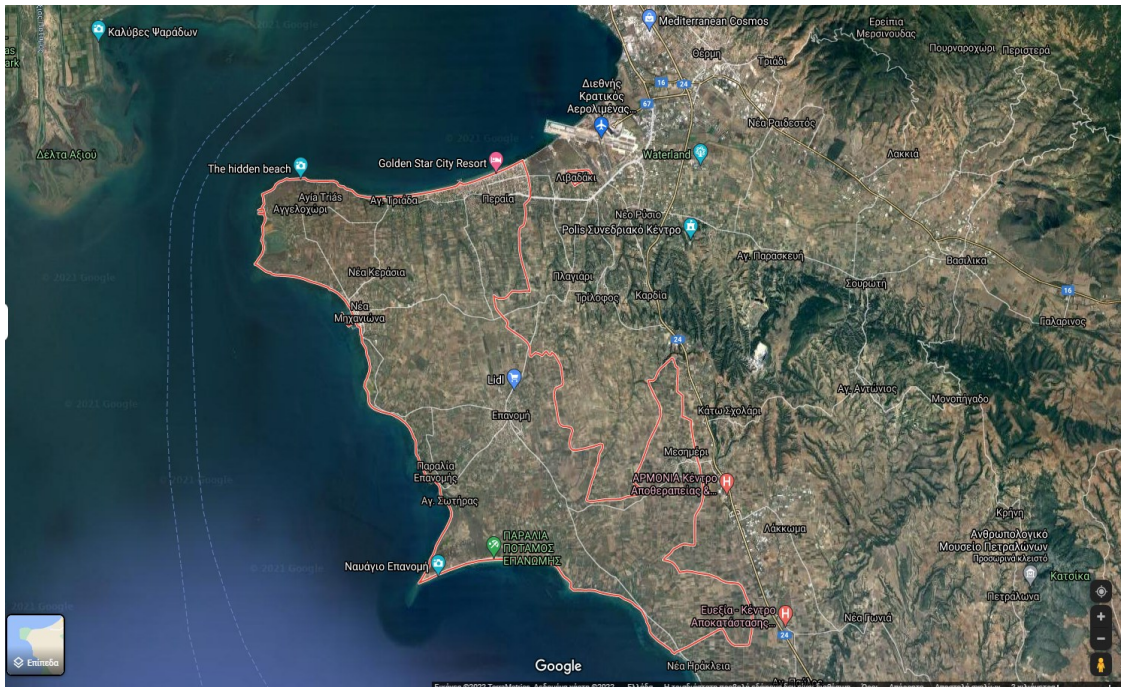
Τα ανωτέρω θα αναλυθούν στο κεφάλαιο Αποτελέσματα και συζήτηση (στρωματοποιημένη δειγματοληψία με ποιοτικό γνώρισμα την περιοχή , το φύλο και την ηλικία). Με αυτό επιτυγχάνουμε ποιοτικότερη διασπορά των ερωτηματολογίων στις περιοχές που επηρεάζονται από την κατασκευή του έργου. Στο σημείο αυτό να αναφέρουμε πως υπάρχουν 100 έγκυρα ερωτηματολόγια από κάθε περιοχή, ικανοποιώντας και τον ελάχιστο αριθμό του δείγματος που έπρεπε να συγκεντρωθεί. Δεν έγινε καμία διάκριση στο μορφωτικό επίπεδο των ερωτηθέντων.

Η στρατηγική που ακολουθήθηκε είναι αυτή των Cohen & Holiday “Θεωρία των πιθανοτήτων – Τυχαίο δείγμα” βάση της οποίας κάθε πολίτης άνω των 18 και κάτοικος της Θεσσαλονίκης ή των κοντινών περιοχών έχει ακριβώς τις ίδιες πιθανότητες να επιλεγθεί από τον ερευνητή. Στην συγκεκριμένη έρευνα ο τύπος δείγματος πιθανοτήτων της στρωματοποιημένης έρευνα γιατί είναι ο πιο κατάλληλος καθώς η στρωματοποιημένη δειγματοληψία περιλαμβάνει διαίρεση του πληθυσμού σε ομοιογενείς ομάδες. Τα άτομα που αποτελούν την κάθε ομάδα έχουν όμοια χαρακτηριστικά (Cohen, Manion, Morrison, 2008: 167). Στην περίπτωσή μας τα τρία (3) βασικά χαρακτηριστικά που μας είναι η ηλικία, περιοχή διαμονής και το φύλο. Σε κάθε κατηγορία υπάρχουν διάφορες απόψεις λόγω των διαφορετικών συνθηκών που συντρέχουν. Για παράδειγμα δεν είναι περίεργο να υπάρξουν διαφορετικές απόψεις ατόμων που μένουν Ανατολικά με αυτά που μένουν Δυτικά ή ενός ατόμου που είναι ηλικίας 22 ετών και ενός που είναι 50.

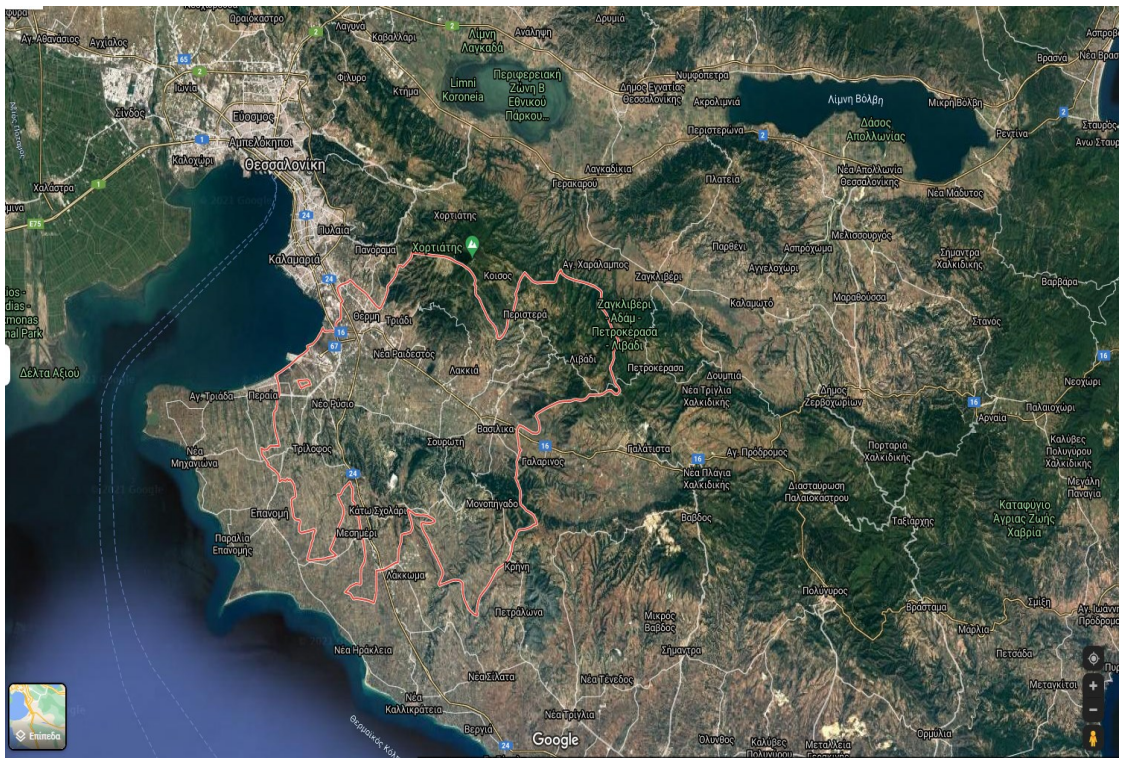
Στρωματοποίηση

Ακολουθεί η στρωματοποίηση με χαρακτηριστικό γνώρισμα την περιοχή ξεκινώντας από τα Ανατολικά.

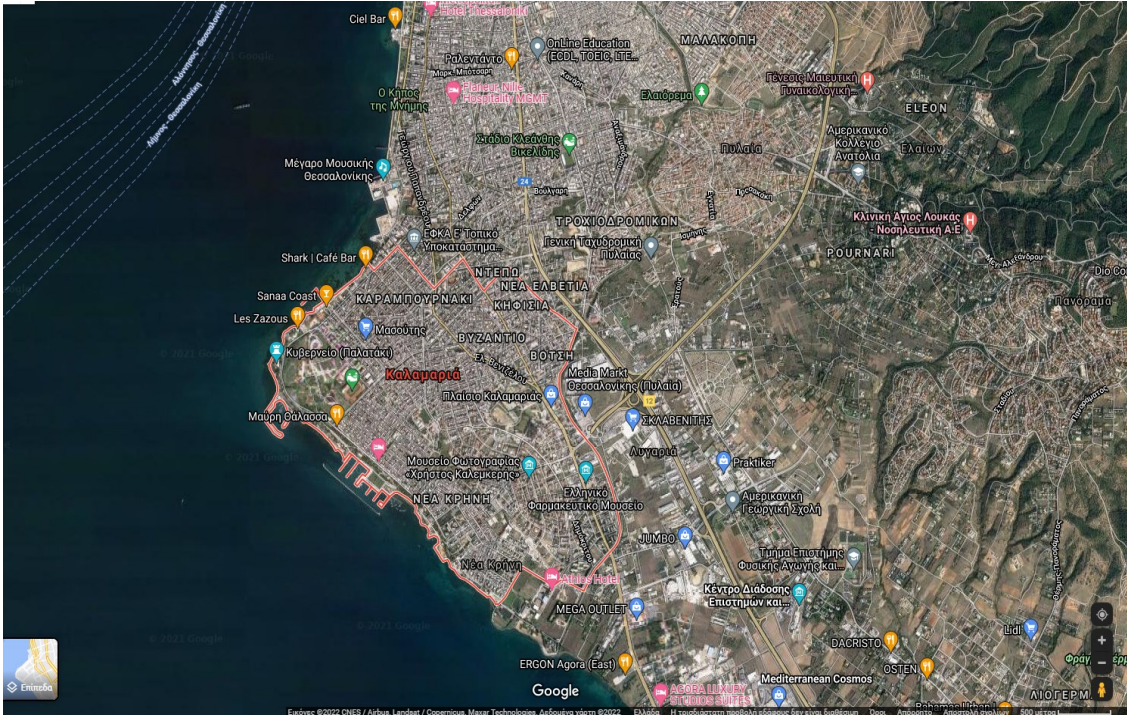
Ανατολικά



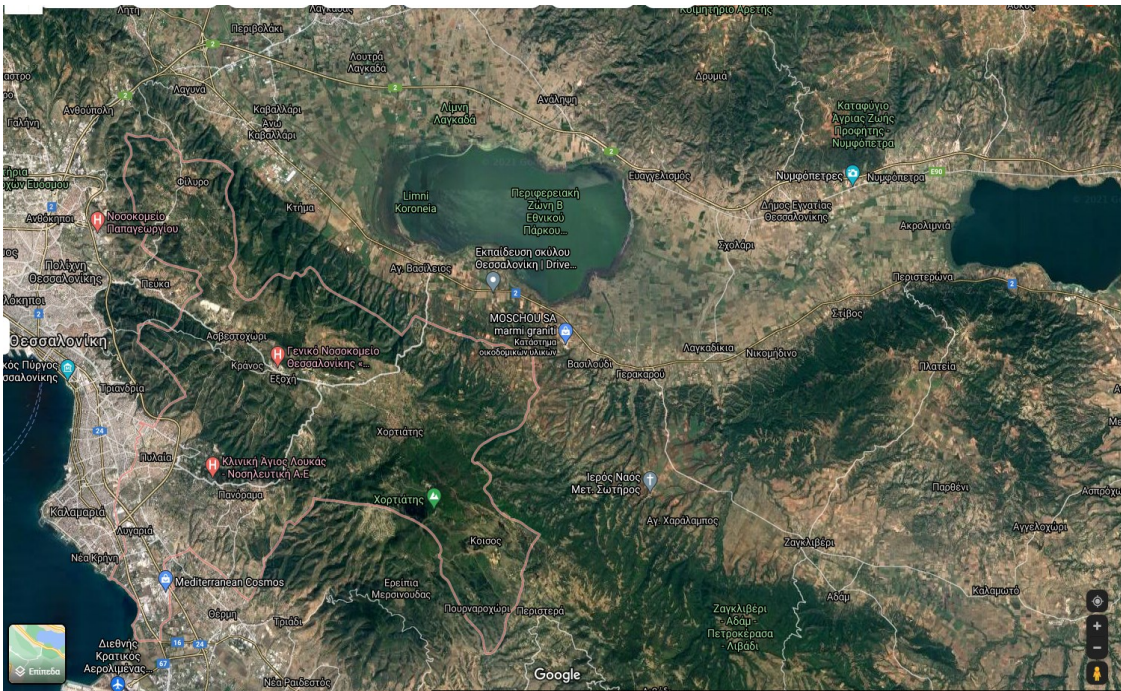
Εικόνα 1. Δήμος Θεσσαλονίκης.



Εικόνα 2. Δήμος Θέρμης.

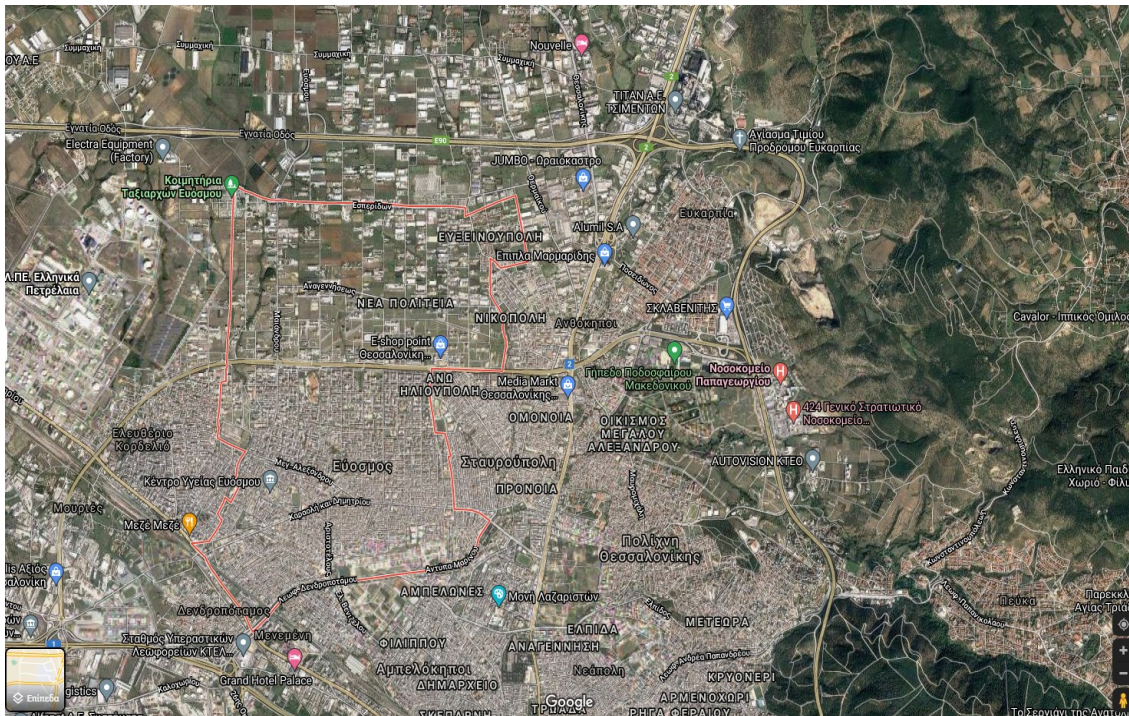


Εικόνα 3. Δήμος Καλαμαριάς.

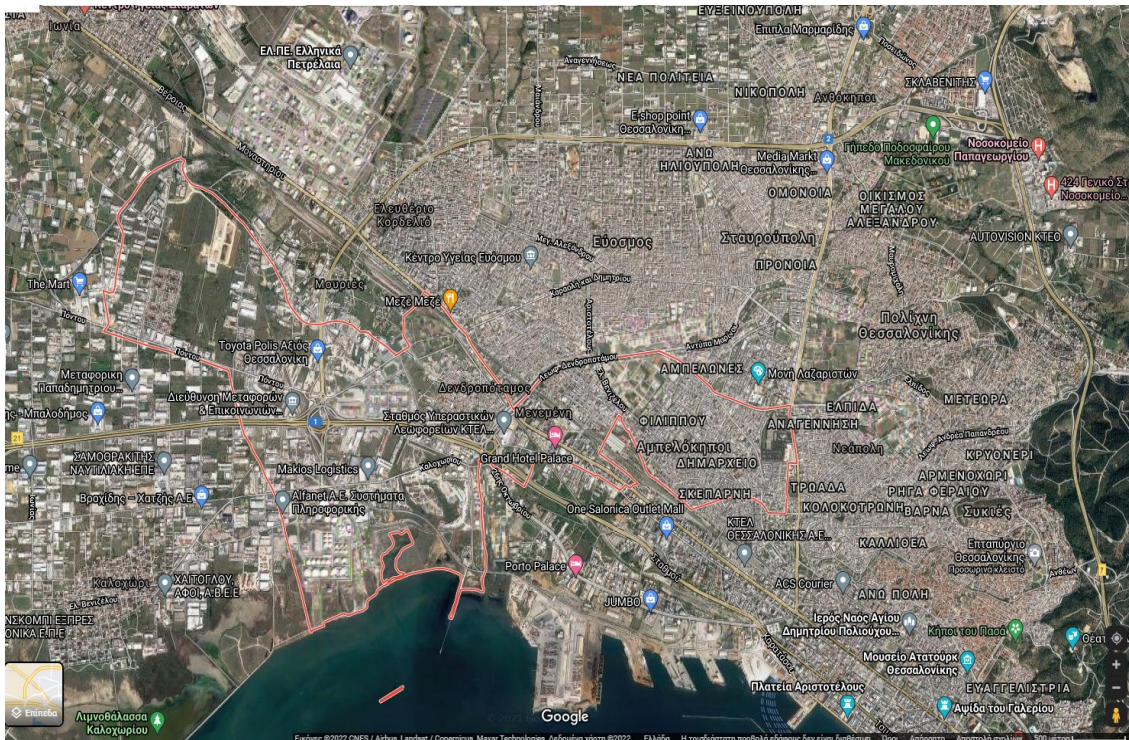


Εικόνα 4. Δήμος Πυλαίας Χορτιάτη

Δυτικά



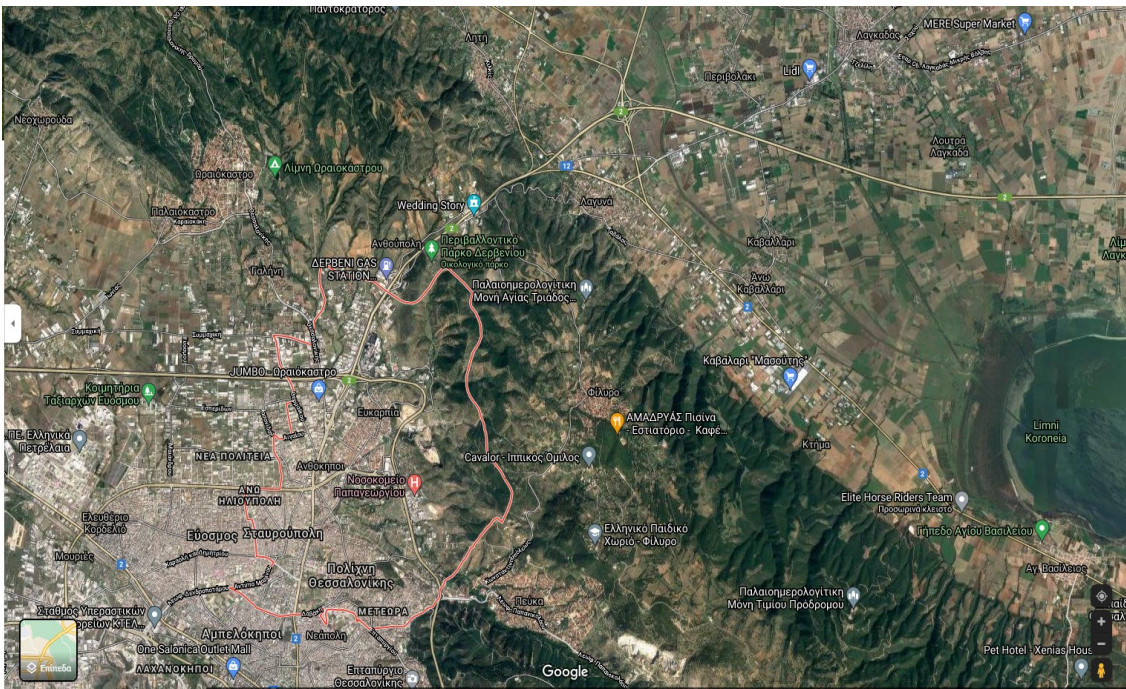
Εικόνα 5. Δήμος Εύσμου – Κορδελιού



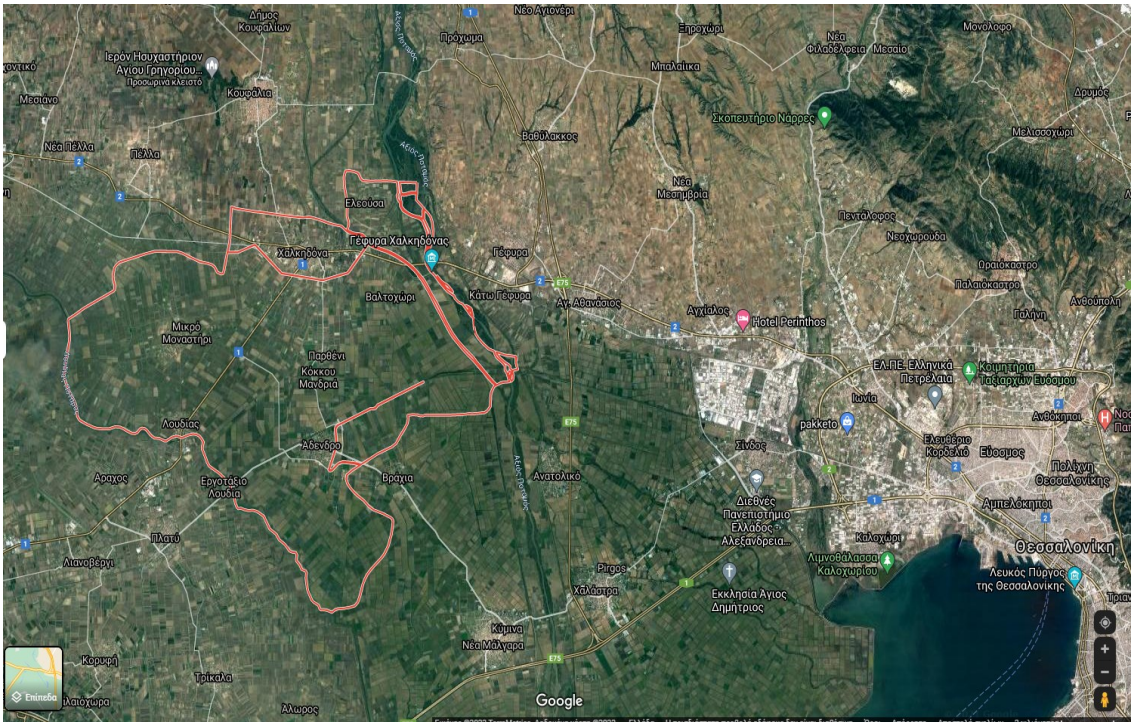
Εικόνα 6. Δήμος Αμπελοκήπων - Μενεμένης



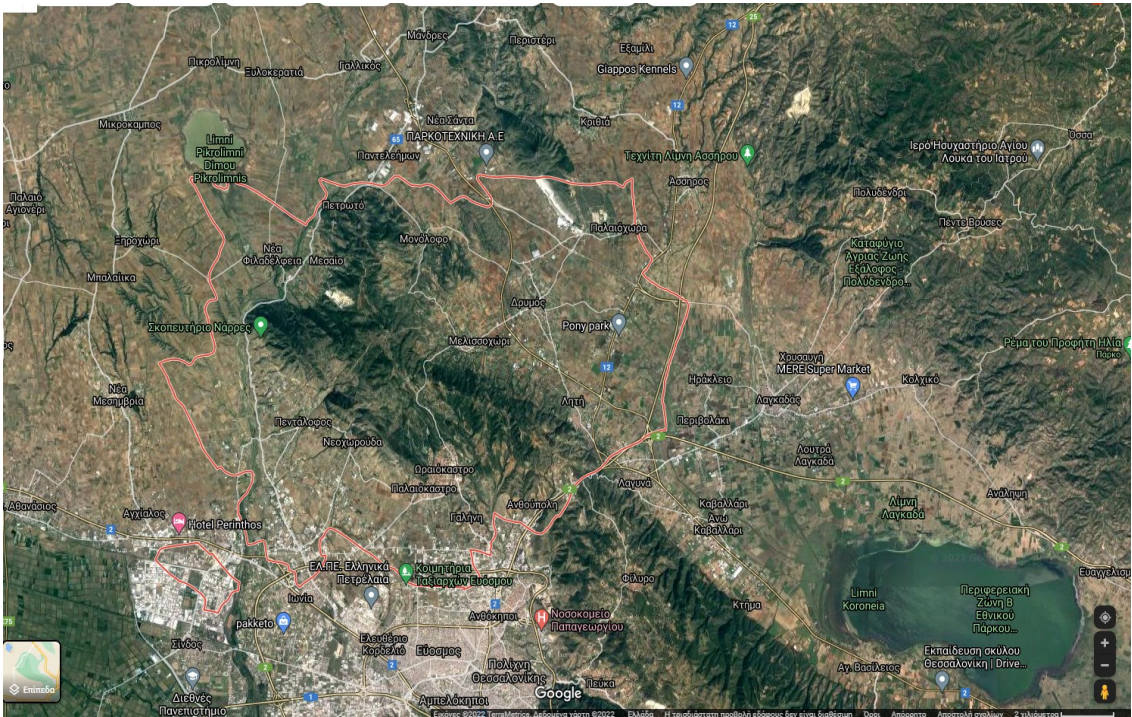
Εικόνα 7. Δήμος Δέλτα



Εικόνα 8. Δήμος Παύλου Μελά.

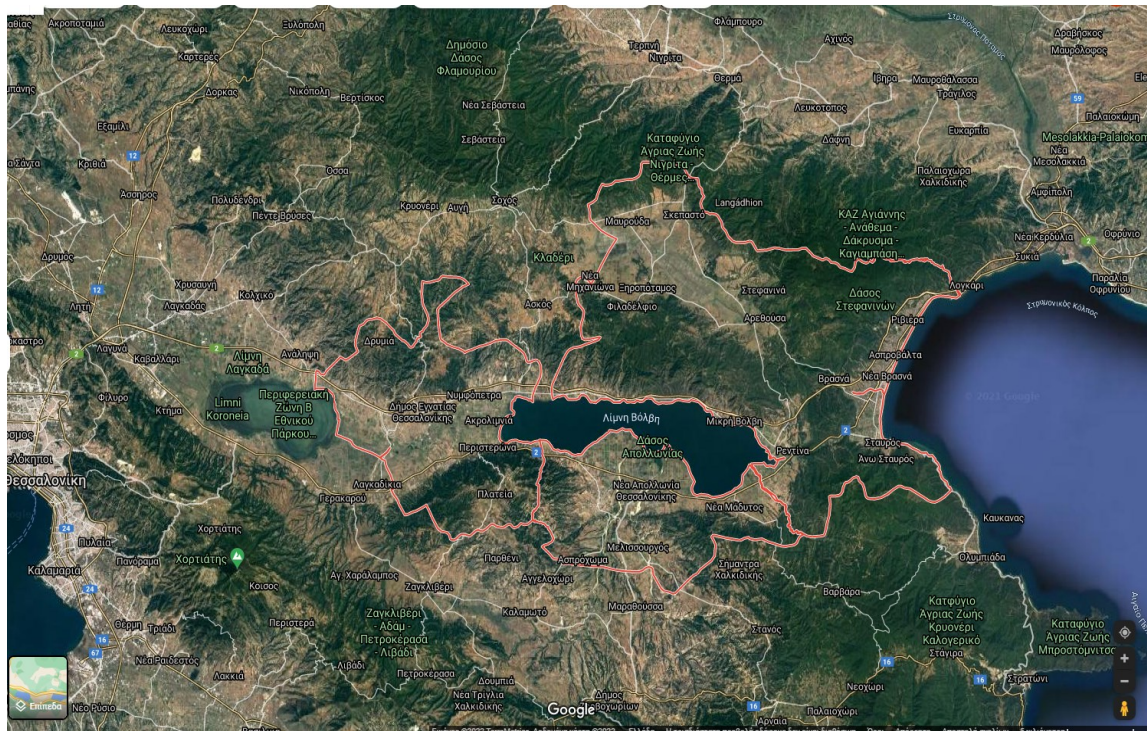


Εικόνα 9. Δήμος Χαλκηδόνας

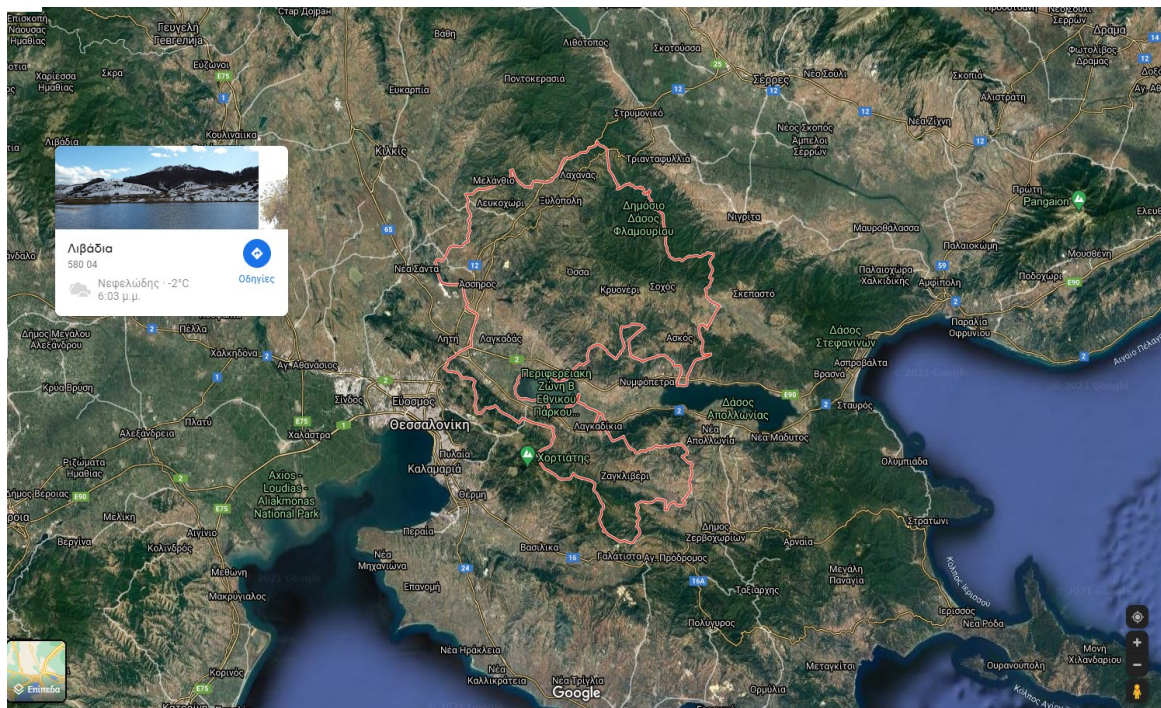


Εικόνα 10. Δήμος Ωραιοκάστρου.

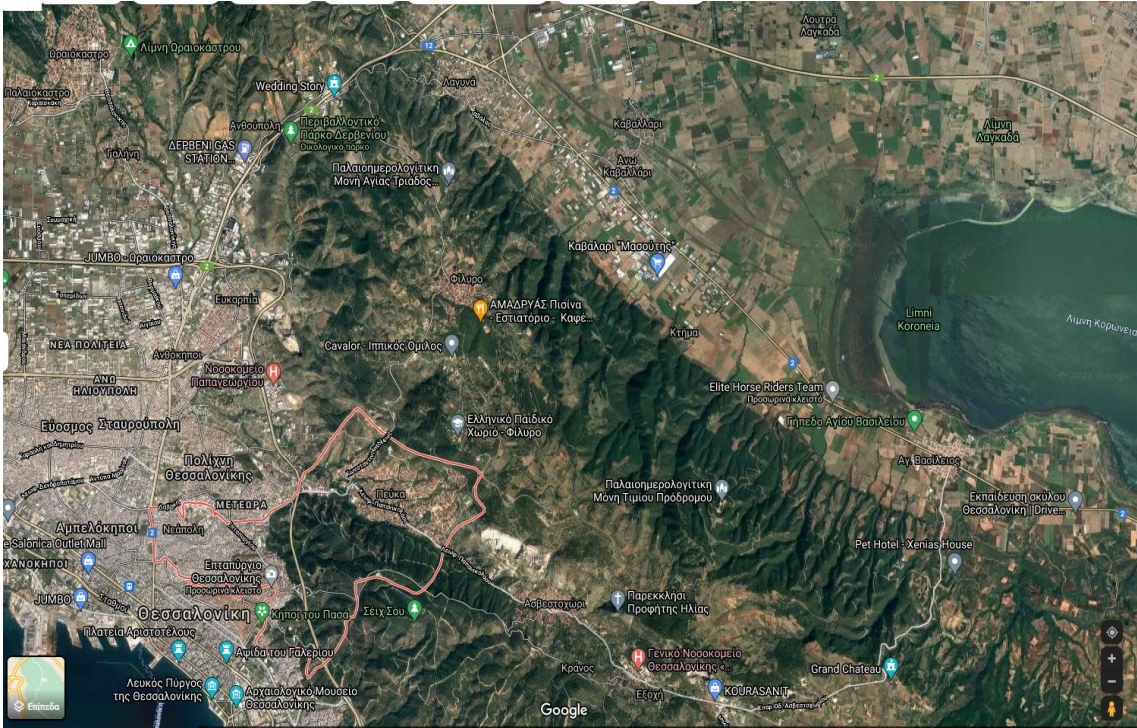
Βόρεια προάστια



Εικόνα 11. Δήμος Βόλβης.

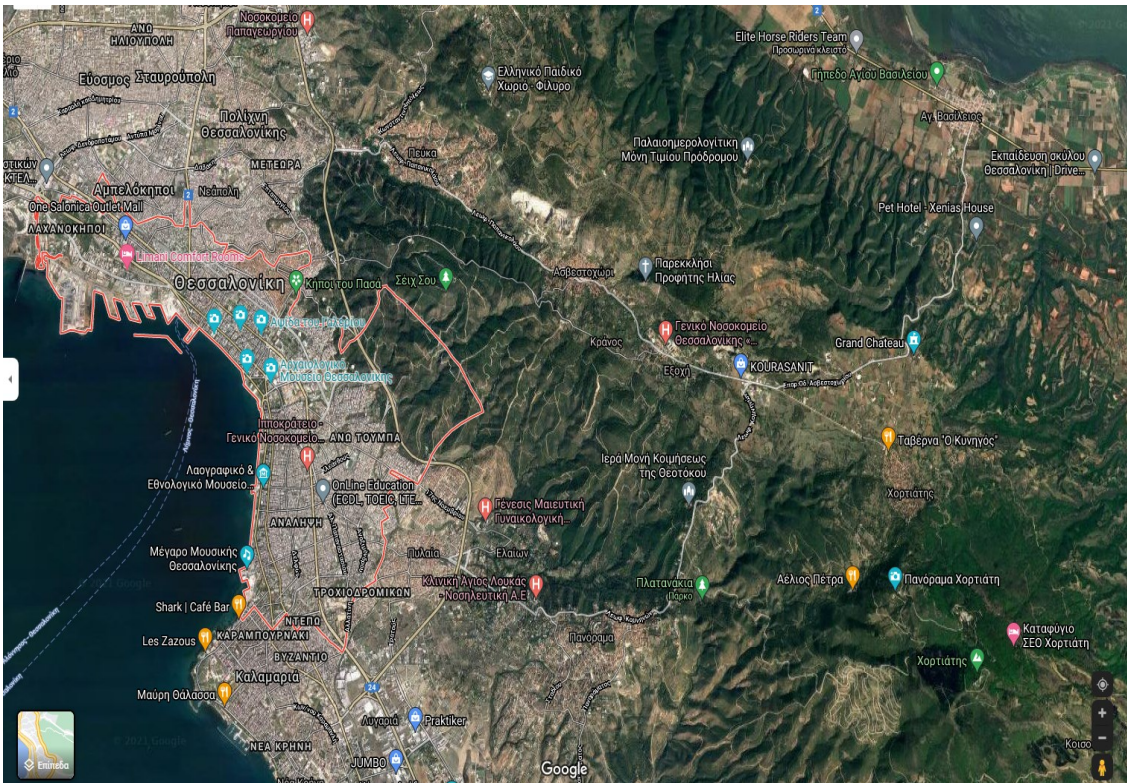


Εικόνα 12. Δήμος Λαγκαδά



Εικόνα 13. Δήμος Νεάπολης Συκεών

Πολυεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ)



Εικόνα 14. Δήμος Θεσσαλονίκης.

Συνοπτικά:

- Θεσσαλονίκη (ΠΣΘ): Δήμος Θεσσαλονίκης
- Δυτικά: Δήμος Αμπελοκήπων – Μενεμένης, Δήμος Δέλτα, Δήμος Κορδελιού – Εύοσμου, Δήμος Παύλου Μελά, Δήμος Χαλκηδόνος, Δήμος Ωραιοκάστρου
- Ανατολικά: Δήμος Θερμαϊκού, Δήμος Θέρμης, Δήμος Καλαμαριάς, Δήμος Πυλαίας – Χορτιάτη.
- Βόρεια Προάστια: Δήμος Βόλβης, Δήμος Λαγκαδά, Δήμος Νεάπολης – Συκεών.

Δημιουργία του ερωτηματολογίου

Το ερωτηματολόγιο είναι ένα ευρέως διαδεδομένο και εύχρηστο εργαλείο συλλογής δεδομένων για επισκοπήσεις, που παρέχει δομημένα συχνά αριθμητικά δεδομένα, μπορεί να επιδοθεί και να συμπληρωθεί χωρίς την παρουσία ερευνητή και είναι σχετικά εύκολο και εύληπτο στην ανάλυση (Wilson & McLean, 1994). Φυσικά υπάρχουν και μειονεκτήματα όπως η περιορισμένη γκάμα δεδομένων που μπορεί να συλλέξει.

Το να δοθεί απλά ένα ερωτηματολόγιο σε ένα άγνωστο άτομο δεν είναι τόσο εύκολο καθώς χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή από τον τρόπο που θα προσεγγιστεί μέχρι την σύντομη ανάλυση και τον σκοπό της έρευνάς του ερωτηματολογίου που καλείται να απαντήσει. Εισβάλλοντας στον χώρο όπου είτε διασκεδάζει, είτε χαλαρώνει και ζητώντας του να αφιερώσει κάποιον από τον προσωπικό του χρόνο ώστε να σε βοηθήσει με την έρευνα δεν είναι πάντα εύκολο ούτε ευπρόσδεκτο. Δίνοντας λοιπόν το συγκεκριμένο ερωτηματολόγιο στους πολίτες της Θεσσαλονίκης και των γύρω περιοχών εν μέσω πανδημίας αλλά και απογραφής του πληθυσμού της χώρας εκτός από την φιλική διάθεση έπρεπε να τηρούνται και όλα τα μέσα ατομικής υγιεινής. Σε κάθε αρνητική απάντηση δεν υπήρξε τίποτα παραπάνω από ένα απλό ευχαριστώ.

Για τον σχεδιασμό ενός ερωτηματολογίου χρειάζεται να γίνει διερεύνηση του είδους των ερωτήσεων, της δομής και φυσικά του επιδιωκόμενου στόχου ή στόχων της έρευνας. Το εύρος σχεδιασμού για ένα ερωτηματολόγιο είναι αρκετά μεγάλο και έτσι χρειάστηκε να αναλυθούν κάποια βασικά σημεία προκειμένου να σχεδιασθεί το ερωτηματολόγιο που τελικώς συντάχθηκε και παρουσιάζεται στο Παράρτημα της διπλωματικής εργασίας, όπως:

Δεοντολογικά ζητήματα και σχεδιασμός ερωτηματολογίου

Μη δομημένα, ημιδομημένα και δομημένα ερωτηματολόγια

Ανάλυση ειδών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου

Κλίμακες ιεράρχησης

Ερωτήσεις ανοιχτού τύπου

Ερωτήσεις κλειστού τύπου

Διχοτομικές ερωτήσεις

Ερωτήσεις πολλαπλής επιλογής

Αποφυγή σφαλμάτων κατά την διατύπωση των ερωτήσεων

Τελική διαμόρφωση ερωτηματολογίου

Σχετικά με τον σχεδιασμό του ερωτηματολογίου αυτός συνδυάστηκε με τον βασικό στόχο που ήταν να ερευνηθεί η άποψη των πολιτών της Θεσσαλονίκης και των γειτνιαζόντων περιοχών σχετικά με την χρησιμότητα και την βοήθεια που θα έχει η κατασκευή της εξωτερικής περιφερειακής. Σταδιακά λοιπόν με κάθε ερώτηση έγινε προσπάθεια να συγκεντρωθούν χρήσιμες πληροφορίες για τις απόψεις των πολιτών. Οι απαντήσεις τους εξάλλου είναι και αυτές που θα καθορίσουν την εικόνα της έρευνας. Έγινε προσπάθεια οι ερωτήσεις του ερωτηματολογίου να είναι σχετικά κατανοητές και να περιέχουν φυσικά ένα μεγάλο εύρος ζητημάτων που θα κληθούν να απαντήσουν οι πολίτες. Το εξώφυλλο αλλά και η σειρά των ερωτήσεων είναι σαφής και εύκολα αντιληπτές. Η σειρά των ερωτήσεων στο ερωτηματολόγιο είναι η εξής:

Είναι αναγκαίο το έργο; (Διχοτομική ερώτηση)

Αν είναι, πόσο αναγκαίο είναι; (Κλίμακα ιεράρχησης)

Ποιοι είναι οι λόγοι για τους οποίους κρίνετε ότι είναι αναγκαίο το έργο; (Σειρά κατάταξης, ανοιχτή ερώτηση)

Ποια περιοχή θα ωφελήσει περισσότερο; (Ερώτηση πολλαπλής επιλογής)

Ποιο τμήμα θα αποσυμφορηθεί περισσότερο; (Ερώτηση πολλαπλής επιλογής)

Ποιο μεγάλο συγκοινωνιακό έργο θεωρείτε σημαντικότερο; (Ερώτηση πολλαπλής επιλογής, ανοιχτή ερώτηση)

Θεωρείτε περιβαλλοντικά αποδεκτή την παρούσα χάραξη; (Διχοτομική ερώτηση, ανοιχτή ερώτηση)

Αξιολόγηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά την κατασκευή του έργου. (Κλίμακα ιεράρχησης)

Αξιολόγηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά την λειτουργία του έργου. (Κλίμακα ιεράρχησης)

Βαθμός συμφωνίας για την τοποθέτηση διοδίων. (Κλίμακα ιεράρχησης)

Πόσο συχνά θα διέρχεστε από την οδό; (Ερώτηση πολλαπλής επιλογής)

Εξετάζοντας λοιπόν πιο προσεκτικά τις παραπάνω ερωτήσεις έχουμε:

Οι Ερωτήσεις 1 και 2, αφορούν την αναγκαιότητα υλοποίησης του έργου της Εξωτερικής Περιφερειακής, όπου είναι και το βασικό ερώτημα του ερωτηματολογίου. Η Ερώτηση 3, φανερώνει τους λόγους που είναι απαραίτητη η υλοποίηση του έργου. Οι Ερωτήσεις 4 και 5, δείχνουν τις περιοχές που θα ωφελήσει η πραγματοποίηση του έργου. Η Ερώτηση 6 δείχνει την άποψη των πολιτών για τα άλλα μεγάλα έργα στην πόλη της Θεσσαλονίκης. Οι Ερωτήσεις 7, 8, 9 και 10 σκοπό έχουν να συλλέξουν τις απόψεις των πολιτών σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου. Τέλος, οι Ερωτήσεις 10 και 11 είναι οικονομικού περιεχομένου, καθώς αναφέρονται στα διόδια αλλά και στην συχνότητα που θα γίνεται χρήση της Εξωτερικής Περιφερειακής από τους πολίτες.

Οι τύποι ερωτηματολογίων καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα αλλά υπάρχει ένας γενικός κανόνας, όσο πιο μεγάλο είναι το μέγεθος του δείγματος τόσο πιο δομημένο, κλειστό και αριθμητικό πρέπει να είναι το ερωτηματολόγιο, ενώ όσο πιο μικρό είναι το μέγεθος του δείγματος, τόσο λιγότερο δομημένο, πιο ανοιχτό και βασισμένο στις λέξεις πρέπει να είναι το ερωτηματολόγιο (Cohen, Manion, Morrison, 2008). Το ερωτηματολόγιο αυτού του μεγέθους χρειαζόταν οπωσδήποτε να έχει μια δομή γιατί διαφορετικά δεν θα μπορούσε να γίνει σωστά η ερμηνεία των απαντήσεων με συνέπεια την λάθος ερμηνεία των αποτελεσμάτων. Το συγκεκριμένο ερωτηματολόγιο δεν είναι ούτε "δομημένο", ούτε "ανοιχτό", είναι "ημιδομημένο". Αν επιλέγαμε την πρώτη κατηγορία τότε θα είχαμε ως αποτέλεσμα μόνο ποσοστά και αριθμούς χωρίς να μπορούμε να διακρίνουμε τις απόψεις των συμμετεχόντων σχετικά με τυχόν διαφωνίες ή δικά τους συμπληρωματικά σχόλια-ιδέες. Θα είχαμε λοιπόν ως αποτέλεσμα απλά έναν και μόνο αριθμό. Στην δεύτερη περίπτωση θα είχαμε μία ανοιχτή συζήτηση όπου θα διαβάζαμε τι ήθελε να πει ο κάθε συμμετέχων και έτσι δεν θα ήταν καθόλου εύκολο να εξάγουμε κάποιο γενικό συμπέρασμα από τις απαντήσεις. Έτσι λοιπόν ο τύπος που ανήκει είναι "ημιδομημένο ερωτηματολόγιο" γιατί μας προσφέρει πλεονεκτήματα από τις προηγούμενες κατηγορίες που αναφέρθηκαν και δεν δυσκολεύει ούτε τα άτομα που

συμμετέχουν ούτε τον ερευνητή. Όι ερωτήσεις είναι πολλαπλής επιλογής, κλίμακα ιεράρχησης, διχοτομικές και σειρά κατάταξης, έτσι ο καθένας που θα συμμετάσχει στην έρευνα μπορεί να αναπτύξει τις απόψεις του. Οι ερωτήσεις χωρίζονται σε δύο κατηγορίες, ανοιχτού και κλειστού τύπου.

Οι ερωτήσεις ανοιχτού τύπου χρησιμοποιούνται κυρίως σε έρευνα μικρής κλίμακας και παρατίθενται σε χώρο που οι συμμετέχοντες μπορούν να αναπτύξουν τις απόψεις τους και να συμπληρώσουν κάποιο κενό στην ερώτηση που έχουμε διατυπώσει (γραμμή ή γραμμές συνήθως). Δυστυχώς όμως το κείμενο δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί, απαιτεί περισσότερο χρόνο να απαντηθεί αλλά και να ερμηνευτεί γιατί η διατύπωση της σκέψης δεν είναι πάντα εύκολη και στοχευμένη. Επίσης είναι λογικό να υπάρχουν αρκετές απόψεις οπότε δυσκολεύει η σύγκριση μεταξύ τους καθώς δεν θα υπάρχουν πολλά κοινά σημεία. Απ' την άλλη όμως αποτελεί μία καταπληκτική ευκαιρία να διαπιστώσουμε τα κενά που έχουν οι ερωτήσεις καθώς οι σκέψεις των πολιτών που συμμετείχαν σίγουρα θα μας εκπλήξουν.

Οι ερωτήσεις κλειστού τύπου είναι αυτές οι οποίες βάζουν περιορισμούς και μας δίνουν στατιστικά τα οποία μπορούμε να επεξεργαστούμε και να εξαγάγουμε αποτελέσματα. Οι ερωτήσεις αυτού του τύπου είναι πιο απλοϊκές και συμπληρώνονται με σχετική ευκολία. Οι ερωτήσεις κλειστού τύπου χωρίζονται σε διχοτομικές ερωτήσεις, ερωτήσεις με απαντήσεις πολλαπλής επιλογής, ερωτήσεις με απαντήσεις με σειρά κατάταξης και με κλίκες ιεράρχησης ή κλίμακες Likert.

Οι διχοτομικές ερωτήσεις φανερώνουν με σαφήνεια τη θέση που έχει το άτομο που απαντά. Μπορούν να «συνδεθούν» με την επόμενη ερώτηση (στο ερωτηματολόγιο συναντάμε αυτή την μέθοδο στις Ερωτήσεις 1 και 2).

Οι ερωτήσεις πολλαπλής επιλογής βοηθούν στο να γίνει μία μεγάλη λίστα με πιθανές απαντήσεις για μία και μόνο ερώτηση, έτσι έχουμε ως αποτέλεσμα την ανάλυση πολλών απαντήσεων σε μία μόνο ερώτηση. Φυσικά υπάρχει μεγάλος κίνδυνος η μία απάντηση να καλύπτει την άλλη οπότε πρέπει αν δοθεί πολύ μεγάλη προσοχή στον σχεδιασμό αυτών. Για να το θέσουμε πιο απλά πρέπει κάθε απάντηση που θα γράφεται να είναι μοναδική.

Οι ερωτήσεις με σειρά κατάταξης μοιάζουν με τις ερωτήσεις πολλαπλής επιλογής, αλλά έχουν ως κύρια διαφορά να απαιτούν και κατάταξη των απαντήσεων. Με τον τρόπο αυτό γίνεται διακριτή η προτίμηση και ο βαθμός προτεραιότητας. Σύμφωνα με τον Wilson και McLean (1994 :26) σε αυτού του τύπου τις ερωτήσεις δεν πρέπει να δίνεται η δυνατότητα σε περισσότερες από πέντε (5) απαντήσεις.

Οι ερωτήσεις κλίμακες ιεράρχησης ή κλίμακες Likert είναι πολύ χρήσιμοι μηχανισμοί καθώς ενσωματώνουν ένα βαθμό ευαισθησίας και διαφοροποίησης των απαντήσεων ενώ ταυτόχρονα προσφέρουν ποσοτικά δεδομένα (Cohen, Manion, Morrison, 2008).

Λαμβάνοντας υπόψιν τις επισημάνσεις (Cohen, Manion, Morrison, 2008 : 419) σχετικά με την σύνταξη του ερωτηματολογίου τηρήθηκαν τα παρακάτω:

Δε υπήρξαν έντονα καθοδηγητικές ερωτήσεις

Δεν έγινε χρήση έντονα φορτισμένων λέξεων

Δεν υπήρξαν ερωτήσεις υψηλού επιπέδου

Δεν υπήρξαν πολύπλοκες ερωτήσεις

Δεν χρησιμοποιήθηκαν ερωτήσεις με διπλή άρνηση

Δεν υπήρξαν αλληλεπικαλυπτόμενες κατηγορίες

Μικρή χρήση αμφίσημων λέξεων

Δεν έγιναν διπλές ερωτήσεις

Τηρώντας λοιπόν τα παραπάνω σχεδιάστηκε ένα εύκολο ερωτηματολόγιο προς ανάγνωση, κατανόηση και συμπλήρωση από τους συμμετέχοντες. Αποφεύχθηκαν λάθη και παρερμηνείες, ενώ το ενδιαφέρον δεν μειώθηκε με την πάροδο των ερωτήσεων. Εννοείται πως υπήρξαν απαντήσεις που δεν απαντήθηκαν καθόλου, για προσωπικούς λόγους. Έτσι λοιπόν κάθε ερώτηση που δεν απαντήθηκε βρίσκεται στην επιλογή «Δεν απάντησαν» των διαγραμμάτων. Δεν ασκήθηκε καμία απολύτως πίεση να εξηγηθεί από τους συμμετέχοντες ο λόγος που δεν απάντησαν καθώς κάτι τέτοιο θα επηρέαζε την αυθεντικότητα των αποτελεσμάτων σε περίπτωση που ήθελαν να απαντήσουν μετά την συζήτηση.

Το ερωτηματολόγιο περιλαμβάνει στην πρώτη σελίδα την χάραξη της Εξωτερικής Περιφερειακής ώστε να γίνει πιο εύκολο για τους κατοίκους να απαντήσουν στις ερωτήσεις που ακολουθούσαν.

Το ερωτηματολόγιο σχεδιάστηκε με τέτοιο τρόπο ώστε από τις πρώτες ερωτήσεις να μην καθοδηγεί ή δυσκολεύει τους συμμετέχοντες και τις συμμετέχουσες. Τόσο η εμφάνιση όσο και η παρουσίαση του ερωτηματολογίου παίζουν σημαντικό ρόλο στο να τραβήξουν την προσοχή. Σε όλα τα άτομα που συμμετείχαν δινόταν ένα νέο στυλό διαρκείας και αφού τελείωναν με την συμπλήρωση του ερωτηματολογίου είχαν το ελεύθερο να το κρατήσουν ως μία μικρή ανταμοιβή για το χρόνο που αφιέρωσαν. Τις περισσότερες φορές τα άτομα που

ζητήθηκε να συμπληρώσουν το ερωτηματολόγιο βρισκόταν σε χώρους αναψυχής, διασκέδασης αλλά και σε αναμονή σε κάποιες υπηρεσίες.

Οι ερωτήσεις που κλήθηκαν να απαντήσουν ήταν συνολικά έντεκα (11) και οι περισσότεροι ολοκλήρωναν το ερωτηματολόγιο σε λιγότερο από πέντε (5) λεπτά.

Στατιστικές έννοιες

Η Στατιστική ως επιστήμη ασχολείται με την δημιουργία και την παρουσίαση πινάκων αριθμητικών αποτελεσμάτων και γραφικών απεικονίσεων. Μπορεί να ειπωθεί πως η Στατιστική είναι ένα σύνολο μαθηματικών διαδικασιών που έχουν ως στόχο την οργάνωση, την σύνοψη και την ερμηνεία των πληροφοριών (Γιαλαμάς Β. 2007). Δύο βασικές κατηγορίες που διακρίνουμε στην στατιστική είναι η “Περιγραφική Στατιστική” και η “Επαγωγική Στατιστική”. Κοιτάζοντας ξεχωριστά την καθεμία έχουμε:

Η “Περιγραφική Στατιστική” περιλαμβάνει μεθόδους συλλογής, παρουσίασης και περιγραφής δεδομένων και το ενδιαφέρον της επικεντρώνεται μόνο στην ομάδα για την οποία έχουμε δεδομένα (Γιαλαμάς Β. 2007).

Η “Επαγωγική Στατιστική” είναι το σύνολο των μεθόδων στις οποίες χρησιμοποιούνται δειγματικά δεδομένα, για να ληφθούν αποφάσεις και να προκύψουν συμπεράσματα για τον πληθυσμό.

Η έρευνα που διενεργήθηκε ανήκει στην πρώτη περίπτωση καθώς μπορεί γρήγορα, εύκολα και με σχετική αμεσότητα να παρουσιάσει τα αποτελέσματα στο ευρύ κοινό, κάτι το οποίο αποτελεί σκοπό της παρούσας εργασίας.

Τα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων που συλλέχθηκαν είναι ως εξής: 400 απαντημένα ερωτηματολόγια (100 ανά περιοχή) με 11 ερωτήσεις το καθένα. Ως αποτέλεσμα έχουμε 4.400 απαντήσεις ερωτήσεων που θα γίνει η ανάλυσή τους. Για την εύκολη και γρήγορη ανάλυση θα ταξινομηθούν και στη συνέχεια θα δημιουργηθεί μία κατανομή συχνοτήτων.

Ο αριθμός των επαναλήψεων μιας τιμής εκφράζει την απόλυτη συχνότητα και συμβολίζεται με f , ενώ η σχετική συχνότητα με rf . Οι δύο αναφερθείσες τιμές υπάρχουν και στους σχετικούς πίνακες αποτελεσμάτων στο επόμενο κεφάλαιο.

Πιο απλά:

- στην ερώτηση 1, στην ανατολική περιοχή έχουν επιλέξει «Ναι» 51 άνδρες, οπότε $f = 51/54$ (54= σύνολο ανδρών που απάντησαν στην ανατολική περιοχή) $= 0,9444 \rightarrow f = 94,44\%$

- στην ερώτηση 1, στην ανατολική περιοχή έχουν επιλέξει «Ναι» συνολικά 96 πολίτες (51 άνδρες και 45 γυναίκες), οπότε $f = 96/100 = 0,96 \rightarrow f = 96\%$
- στην ερώτηση 1 έχουν επιλέξει «Ναι» 388 πολίτες, οπότε $rf = 388/400 = 0,97 \rightarrow rf = 97\%$

Μία από τις ιδιότητες ομάδας αριθμών είναι η “Κεντρική Τάση”, η οποία εκφράζει το σημείο με την μεγαλύτερη συγκέντρωση τιμών, και κατά κάποιο τρόπο αντιπροσωπεύει την ομάδα, το αντιπροσωπευτικό δείγμα εν προκειμένω ((Γιαλαμάς Β. 2007).

Τα σπουδαιότερα μέσα κεντρικής τάσης είναι:

Η επικρατούσα τιμή

Η διάμεσος

Η μέση τιμή

Αρχίζοντας από το τέλος, η μέση τιμή και η διάμεσος χρησιμοποιούνται μόνο για αριθμητικά δεδομένα. Η επικρατούσα τιμή από την άλλη χρησιμοποιείται σε ποιοτικά και κατηγορικά δεδομένα χωρίς όμως αυτό να σημαίνει πως δεν μπορεί να υπολογισθεί και στην περίπτωση που υπάρχουν αριθμητικά δεδομένα. Συνεπώς η επικρατούσα τιμή είναι αυτή η οποία θα βοηθήσει να εξαχθούν τα συμπεράσματα από τις απαντήσεις των ερωτηματολογίων που συλλέχθηκαν καθώς όπως έχει αναφερθεί νωρίτερα μιλάμε για ποιοτικά δεδομένα. Συγκεκριμένα οι απαντήσεις των ερωτηματολογίων ανήκουν στην ονομαστική κλίμακα (κλίμακα η ο οποία δίνει μια ιδιότητα σε κάθε παρατήρηση).

Η διαδικασία για την διανομή των ερωτηματολογίων άρχισε στις 16/10/2021 και ολοκληρώθηκε στις 05/01/2022. Η χρονική περίοδος που επιλέχθηκε δεν έχει κάποια βαθύτερα αίτια πέραν του ότι αυτό το χρονικό διάστημα απαιτήθηκε για να συγκεντρωθούν όλα τα ερωτηματολόγια καθώς εκτός από την προσωπική διανομή έπρεπε αν ολοκληρωθεί και η παράδοση από άτομα τα οποία είχαν αναλάβει να τα δώσουν σε τρίτους. Όλα τα ερωτηματολόγια που απαντήθηκαν έγκυρα έχουν συγκεντρωθεί και θα διατηρηθούν έως ότου κριθεί απαραίτητο πως δεν χρειάζονται πλέον.

Άθροισμα απαντήσεων / σύνολο πληθυσμού (ανδρών, γυναικών, περιοχής, ηλικιακής ομάδας).

Σύνολο όλων των απαντήσεων/400

Ακολούθως δίνεται μία σύντομη αλλά περιεκτική περιγραφή της έρευνας.

Έρευνα: Ποσοτική

Είδος έρευνας: Έρευνα επισκόπησης

Είδος ερωτηματολογίου: Ημιδομημένο

Πληθυσμός περιοχής ενδιαφέροντος: 1.107.760

Περιοχή έρευνας: πόλη της Θεσσαλονίκης και ευρύτερη περιοχή

Αριθμός δειγμάτων: 400

Χρόνος διάρκειας έρευνας: 16/10/2021 έως 05/01/2022

Μέθοδος δειγματοληψίας: Στροματοποιημένη δειγματοληψία

Τυπικό στατιστικό σφάλμα: τυπικό σφάλμα = 5% για τα αποτελέσματα της έρευνας με διάστημα εμπιστοσύνης = 95%.

Η διανομή των ερωτηματολογίων αποδείχθηκε αρκετά δύσκολη λόγω της πανδημίας και έτσι ακόμη και αν τηρούνταν όλα τα μέτρα ατομικής προστασίας (μάσκα, μερικές φορές γάντια και σε όλους δινόταν ένα απολυμασμένο στυλό) αρκετά άτομα ζήτησαν να διαβάσει ο ερευνητής τις ερωτήσεις και να σημειώνει ο ίδιος αυτό που του λένε, σε περιπτώσεις που χρειαζόταν κάτι παραπάνω για να γίνει κατανοητή μια ερώτηση δινόταν ένα «προστατευμένο» ερωτηματολόγιο (σε διαφάνεια) όπως και χάρτης όπου φαινόταν τα σημεία χάραξη της Εξωτερικής Περιφερειακής. Η αλήθεια είναι πως ήταν όντως μια δύσκολη περίοδος να πλησιάσεις κάποιον πολίτη και να του ζητήσεις να δώσει προσοχή και φυσικά τις απαντήσεις στις ερωτήσεις. Επίσης έγινε προσπάθεια και για διαδικτυακή έρευνα (μέσω σχετικής πλατφόρμας όπου αργότερα προωθήθηκε ο ηλεκτρονικός σύνδεσμος της) σχετικά με την Εξωτερική Περιφερειακή αλλά η ανταπόκριση ήταν τόσο μικρή όπου δεν λήφθηκαν καν υπόψιν οι απαντήσεις που δόθηκαν.

Στοιχεία έργου και πολιτών Θεσσαλονίκης

Οι περιοχές με εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ), που υπάρχουν στην ευρύτερη ζώνη ανάπτυξης του έργου είναι η Θεσσαλονίκη, τα Πεύκα, το Πανόραμα, η Ευκαρπία και το Φίλυρο. Επίσης έχουν εγκεκριμένο όριο οικισμού το Ασβεστοχώρι, η Εξοχή και ο Χορτιάτης. Σχετικά με τις χρήσεις γης στις Δημοτικές Ενότητες (ΔΕ) από τις οποίες διέρχεται το έργο αναφέρεται ότι στη Δημοτική Ενότητα Μυγδονίας όπου η κυριότερη χρήση γης είναι η γεωργικές καλλιεργούμενες εκτάσεις) και η αμέσως επόμενη κυριότερη χρήση είναι οι βοσκότοποι, ενώ τα δάση συμπληρώνουν το υπόλοιπο τμήμα της συνολικής έκτασης. Στη ΔΕ Ευκαρπίας η κυριότερη χρήση γης είναι οι εκτάσεις που καλύπτονται από δάση, η αμέσως επόμενη κυριότερη χρήση είναι οι εκτάσεις που καλύπτονται από τους οικισμούς και

ακολουθούν οι βοσκότοποι. Στη ΔΕ Πεύκων η κυριότερη χρήση γης είναι οι εκτάσεις που καλύπτονται από τους οικισμούς ενώ η αμέσως επόμενη κυριότερη χρήση είναι οι εκτάσεις που καλύπτονται δάση. Στη ΔΕ Χορτιάτη η κυριότερη χρήση γης είναι οι εκτάσεις που καλύπτονται από δάση, η αμέσως επόμενη κυριότερη χρήση είναι η γεωργική (καλλιεργούμενες εκτάσεις) και ακολουθούν οι βοσκότοποι.

	Πραγματικός Πληθυσμός		Μεταβολή (%)
	2001	2011	2001-2011
ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΠΟΛΗΣ - ΣΥΚΕΩΝ	86.417	83.610	-3,25%
Δημοτική Ενότητα Αγίου Παύλου	7.978	6.767	-15,18%
Δημοτική Κοινότητα Αγίου Παύλου	7.978	6.767	-15,18%
Δημοτική Ενότητα Νεάπολης	30.279	26.613	-12,11%
Δημοτική Κοινότητα Νεάπολης	30.279	26.613	-12,11%
Δημοτική Ενότητα Πεύκων	6.434	12.922	100,84%
Δημοτική Κοινότητα Πεύκων	6.434	12.922	100,84%
Δημοτική Ενότητα Συκεών	41.726	37.308	-10,59%
Δημοτική Κοινότητα Συκεών	41.726	37.308	-10,59%
ΔΗΜΟΣ ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ	84.397	98.861	17,14%
Δημοτική Ενότητα Ευκαρπίας	6.598	13.769	108,68%
Δημοτική Κοινότητα Ευκαρπίας	6.598	13.769	108,68%
Δημοτική Ενότητα Πολίχνης	36.146	39,547	9,41%
Δημοτική Κοινότητα Πολίχνης	36.146	39,547	9,41%
Δημοτική Ενότητα Σταυρούπολης	41.653	45,545	9,34%
Δημοτική Κοινότητα Σταυρούπολης	41.653	45,545	9,34%
ΔΗΜΟΣ ΠΥΛΑΙΑΣ - ΧΟΡΤΙΑΤΗ	50.162	70.653	40,85%
Δημοτική Ενότητα Πανοράματος	14.552	17.546	20,57%
Δημοτική Κοινότητα Πανοράματος	14.552	17.546	20,57%
Δημοτική Ενότητα Πυλαίας	22.744	34.678	52,47%
Δημοτική Κοινότητα Πυλαίας	22.744	34.678	52,47%
Δημοτική Ενότητα Χορτιάτη	12.866	18.429	43,24%
Δημοτική Κοινότητα Ασβεστοχωρίου	4.789	6.404	33,72%
Δημοτική Κοινότητα Φιλύρου	3.620	5.440	50,28%
Δημοτική Κοινότητα Χορτιάτη	2.946	4.809	63,24%
Τοπική Κοινότητα Εξοχής	1.511	1.776	17,54%
ΔΗΜΟΣ ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟΥ	25.231	38.185	51,34%
Δημοτική Ενότητα Καλλιθέας	6.096	6.103	0,11%
Τοπική Κοινότητα Μεσαίου	1.347	1.191	-11,58%
Τοπική Κοινότητα Νέας Φιλαδελφείας	826	936	13,32%
Τοπική Κοινότητα Νεοχωρούδας	1.979	1.957	-1,26%
Τοπική Κοινότητα Πενταλόφου	1.944	2.019	3,86%
Δημοτική Ενότητα Μυγδονίας	7.239	10.481	44,79%
Δημοτική Κοινότητα Δρυμού	2.487	3.653	46,88%
Δημοτική Κοινότητα Λητής	3.030	3.533	16,60%
Τοπική Κοινότητα Μελισσοχωρίου	1.722	3.295	91,35%
Δημοτική Ενότητα Ωραιοκάστρου	11.896	21.601	81,58%
Δημοτική Κοινότητα Ωραιοκάστρου	11.896	21.601	81,58%

Πίνακας 2. ΠΗΓΗ: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφές πληθυσμού 2001, 2011

Όσον αφορά στην οδική υποδομή οι κυριότεροι οδικοί άξονες στην ευρύτερη περιοχή είναι η Εγνατία Οδός, η Εσωτερική Περιφερειακή οδός της Θεσσαλονίκης (Ανατολική), η Εξωτερική Περιφερειακή οδός της Θεσσαλονίκης, η Εθνική Οδός (Ε.Ο.) Θεσσαλονίκης – Μουδανιών και η Εθνική Οδός (Ε.Ο.) Θεσσαλονίκης – Γαλάτιστα – Αγ. Πρόδρομος. Η ευρύτερη περιοχή του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, εξυπηρετείται από σιδηροδρομικό δίκτυο με τις γραμμές Αθηνών – Λάρισας - Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκης – Πλατύ – Έδεσσας - Φλώρινας, Θεσσαλονίκης - Κοζάνης, Θεσσαλονίκης - Ευζώνων – FYROM και Θεσσαλονίκης – Σερρών – Δράμας – Ξάνθης – Αλεξανδρούπολης – Πυθίου. Η κυριότερη υποδομή της άμεσης, αλλά και της ευρύτερης περιοχής ανάπτυξης του υπό μελέτη έργου, είναι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές), το οποίο έχει σημαντικό εμπορικό ρόλο, αφού μέσω αυτού γίνονται όλες οι θαλάσσιες μετακινήσεις και μεταφορές από και προς την Θεσσαλονίκη. Επίσης η περιοχή εξυπηρετείται από το διεθνές αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» το οποίο βρίσκεται στην περιοχή Μίκρα Θεσσαλονίκης. Είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος αερολιμένας της χώρας με πρώτο το «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» που βρίσκεται στην Αθήνα. Επίσης αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα των Βαλκανίων. Οι οικισμοί της περιοχής του έργου εξυπηρετούνται επαρκώς από τα δίκτυα ηλεκτρισμού, τηλεπικοινωνιών και ύδρευσης καθώς και από φυσικό αέριο.

Το 2010 συστάθηκε από το ΥΠΟΜΕΔΙ, με την υποστήριξη της Εγνατία Οδός ΑΕ, Επιτροπή εμπειρογνομόνων με σκοπό τη σύνθεση ενός Ενιαίου Στρατηγικού Σχεδίου για την ανάπτυξη των Υποδομών Μεταφορών (ΕΣΣΥΜ) της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης.

Στόχος ήταν η σύνταξη ενός «Συναινετικού Πλαισίου Αναφοράς» για τα μεγάλα έργα Υποδομών Μεταφορών στη Θεσσαλονίκη. Το πλαίσιο αυτό θέλει να γίνει αντικείμενο περαιτέρω μελέτης και εξειδίκευσης, αλλά παράλληλα θα υποβοηθήσει την υλοποίηση σημαντικών έργων.

Το εν λόγω Σχέδιο αποτελεί συνεπώς την αρχή μιας διαδικασίας που θα δώσει στην πόλη της Θεσσαλονίκης ένα συναινετικό Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης των Υποδομών Μεταφορών, θα τυγχάνει γενικότερης αποδοχής από τους φορείς και οργανισμούς της περιοχής, αλλά και την τοπική κοινωνία γενικότερα. Έτσι λοιπόν θα έχει τις μεγαλύτερες δυνατές πιθανότητες για την ολοκλήρωση και λειτουργία του στο μέλλον.



Εικόνα 15. Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών Θεσσαλονίκης (MASTERPLAN 2020)

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, με το προτεινόμενο έργο επιδιώκεται η άμεση ανακούφιση του υφιστάμενου σήμερα οδικού άξονα Πεύκων – Ασβεστοχωρίου – Χορτιάτη που φέρει υπέρμετρο κυκλοφοριακό φόρτο (ΕΜΗΚ 20.000) για τα χαρακτηριστικά της οδού (διπλής κατεύθυνσης οδικός αστικός άξονας με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση καθώς και σηματοδότηση).

Ταυτόχρονα, το μελετώμενο οδικό τμήμα πληροί όλες τις προδιαγραφές (γεωμετρικά χαρακτηριστικά, θέση) για να αποτελέσει το 1^ο τμήμα του ΕξΟΔ της Θεσσαλονίκης όπως αυτός προτείνεται στα πλαίσια του Ενιαίου Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης Υποδομών Μεταφορών της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης.

Επίσης, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η κατασκευή της Εξωτερικής Περιφερειακής, σε συνδυασμό με την κυκλοφοριακή αναβάθμιση του υφιστάμενου ΕσΟΔ, θα λειτουργήσει ως εναλλακτική λύση στις ακτινικές συνδέσεις, για την απρόσκοπτη πρόσβαση των οικισμών Πεύκων, Φιλύρου, Ασβεστοχωρίου, Εξοχής, ακόμη και Χορτιάτη και Πανοράματος, στο ΠΣΘ.

Η δυναμική λειτουργία της Εξωτερικής Περιφερειακής σχετίζεται με την ανάπτυξη του δικτύου περιφερειακών οδών, όπως προβλέπεται στο MASTERPLAN 2020, το οποίο θεωρείται “κλειδί” για τη μελλοντική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης και της Β. Ελλάδος.

Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο στην πόλη της Θεσσαλονίκης αποτελείται κυρίως από το υπάρχον αστικό δίκτυο, το οποίο τα τελευταία χρόνια δεν έχει σημαντικές αλλαγές. Το 1994 με την ολοκλήρωση της Εσωτερικής & Ανατολικής Περιφερειακής Οδού ακολούθησε η Εξωτερική (Δυτική) Περιφερειακή οδός της Εγνατίας Οδού Α.Ε. όπου ολοκληρώθηκε το 2004. Το διάστημα 2001 - 2004 κατασκευάστηκαν τέσσερις (4) ανισόπεδοι κόμβοι στην Ανατολική Περιφερειακή Οδό. Πρόκειται για τους Α/Κ 5, Α/Κ 7, Α/Κ 8 & Α/Κ 9, όπου είχε ως αποτέλεσμα την βελτίωση της ροής των οχημάτων και τη διευκόλυνση πολλών πολιτών.

Η Εξωτερική (Δυτική) Περιφερειακή οδός, η Εσωτερική Περιφερειακή οδός, αλλά και η Ανατολική Περιφερειακή οδός χρησιμοποιούνται από σημαντικό αριθμό πολιτών με αποτέλεσμα να υπάρχει αποσυμφόρηση στον αστικό ιστό της πόλης.

Η Εσωτερική Περιφερειακή Οδός Θεσσαλονίκης είναι ένας αυτοκινητόδρομος που συνδέει το κοινό τμήμα της Εγνατίας Οδού και του αυτοκινητοδρόμου Α.Θ.Ε. στη δυτική Θεσσαλονίκη (Κόμβος Κ16), με τον αυτοκινητόδρομο 24 (Κόμβος Ευκαρπίας Κ4), παρακάμπτοντας την Δυτική Θεσσαλονίκη (Εύοσμος, Αμπελόκηποι, Σταυρούπολη, Πολίχνη).

Το δυτικό άκρο της διαδρομής ξεκινά από τον ανισόπεδο κόμβο Κ16 και κατευθύνεται βορειοανατολικά γύρω από την πόλη, περνώντας μέσα από τα βορειοδυτικά προάστια, το δάσος του Σείχ Σου και στα νοτιοανατολικά προάστια στο Δήμο Καλαμαριάς. Ο αυτοκινητόδρομος καταλήγει σε μια μεγάλη διασταύρωση με τον αυτοκινητόδρομο Α24, ο οποίος στη συνέχεια συνεχίζει προς τη Χαλκιδική.



Εικόνα 16. Αναβάθμιση εσωτερικής περιφερειακής.

Η κατασκευή της Εξωτερικής Περιφερειακής θα εξασφαλίσει:

- Την εξυπηρέτηση της ραγδαίας ανάπτυξης των περιοχών Πεύκων, Φιλύρου, Ασβεστοχωρίου, Εξοχής, Πανοράματος, Χορτιάτη με τη διευκόλυνση της πρόσβασης στην Εγνατία Οδό και τους λοιπούς τοπικούς άξονες.
- Σε συνδυασμό με την προγραμματιζόμενη κυκλοφοριακή αναβάθμιση της Εσωτερικής Περιφερειακής (ΕσοΔ του MASTERPLAN), τη δυνατότητα γρήγορης πρόσβασης των παραπάνω οικισμών στις κεντρικές περιοχές του ΠΣΘ (βελτίωση τοπικών συνδέσεων).
- Την ανακούφιση της ανατολικής Εσωτερικής Περιφερειακής οδού, που έχει φθάσει σήμερα στα όρια κορεσμού με καθημερινά επεισόδια κυκλοφοριακής συμφόρησης, ενώ συχνά είναι και τα θανατηφόρα ατυχήματα.
- Τη διευκόλυνση της πρόσβασης στο Νοσοκομείο Παπανικολάου.
- Τη διευκόλυνση της σύνδεσης της Εγνατίας Οδού με την Εσωτερική Περιφερειακή Οδό και το τμήμα Κ4-Κ5 της Εξωτερικής Περιφερειακής Οδού.
- Σε συνδυασμό με την υλοποίηση του 2ου τμήματος του ΕξΟΔ (Χορτιάτης – αεροδρόμιο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ), το διαχωρισμό των τοπικών μετακινήσεων από τη διερχόμενη κυκλοφορία και την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση των (ανατολικών κυρίως) εισόδων του οδικού δικτύου του ΠΣΘ (περιοχή Φοίνικα, περιοχή Βούλγαρη), οι οποίες σήμερα επηρεάζονται αρνητικά από τις διαμπερείς διελεύσεις.

Σε συνδυασμό επίσης με την υλοποίηση του 2ου τμήματος του ΕξΟΔ, την ευχερέστερη πρόσβαση προς τη Χαλκιδική, τουριστικό προορισμό πανελλαδικής και διεθνούς σημασίας από

το ΠΣΘ, αλλά και από τη λοιπή Ελλάδα (μέσω Εγνατίας Οδού), καθώς και την ταχύτερη σύνδεση του αεροδρομίου ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ με την Εγνατία Οδό.

Το διάστημα 2007-2010 είχε εκπονηθεί κυκλοφοριακή μελέτη που κάλυπτε την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης και μελέτη σκοπιμότητας για την Εξωτερική Περιφερειακή Οδό Θεσσαλονίκης (ΕΞΠΟΘ).

Η μελέτη αυτή, με τις κατάλληλες τροποποιήσεις και προσαρμογές, αποτελεί τη βάση τεκμηρίωσης της κυκλοφοριακής σκοπιμότητας του υπό εξέταση έργου του ΕΞΟΔ Θεσσαλονίκης.

Εισαγωγικά αναφέρεται ότι η (ιστορική) ΕΞΠΟΘ όπως και ο ΕΞΟΔ (που την αντικαθιστά) αποτελούν περιαστικό αυτοκινητόδρομο του ευρύτερου ΠΣΘ. Αρχή έχουν τον κόμβο Κ1 επί του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ. Πέρας έχουν αμφότερες το αεροδρόμιο Μακεδονία και την ΕΟ Θεσσαλονίκης – Ν. Μουδανιών. Το αρχικό τμήμα τους είναι κοινό και έχει ήδη ολοκληρωθεί από το 2003 και συγκεκριμένα το τμήμα από τον ΠΑΘΕ (Κ1) μέχρι την Εθνική οδό Θεσσαλονίκης-Καβάλας, στο ύψος της τσιμεντοβιομηχανίας ΤΙΤΑΝ (Κόμβος Κ4). Το συγκεκριμένο τμήμα, μήκους 15km αποτελεί, παράλληλα, και τμήμα της Εγνατίας οδού και είναι αυτοκινητόδρομος 3 λωρίδων ανά κατεύθυνση με ΛΕΑ. Το συγκεκριμένο τμήμα αποτελεί το 30% του συνολικού έργου είτε της ΕΞΠΟΘ είτε του ΕΞΟΔ.

Πρόκειται για αρτηρίες που ακολουθούν την ίδια βασική διαδρομή, οπότε υφίσταται η θεμελιώδης κυκλοφοριακή παράμετρος της αντιστοιχίας των κυκλοφοριακών ζωνών που είτε γίνουν, είτε έλκουν τις μετακινήσεις που τις φορτίζουν, με συνέπεια να θεωρείται απολύτως δόκιμη η προσαρμογή της μελέτης για την ΕΞΠΟΘ στα δεδομένα του ΕΞΟΔ.

Η γεωμετρική στένωση του ιστού στην πόλη της Θεσσαλονίκης ονομάζεται <<φαινόμενο της πεταλούδας>> και έχει ως άμεσο αποτέλεσμα την δυσκολία στις μετακινήσεις καθώς η πλειοψηφία των εμπορικών κέντρων καθώς και των διοικητικών υπηρεσιών βρίσκονται στο κέντρο αυτής. Από την ανάλυση του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (Εντυπο Σ.Ε.Σ, 2008) το σύνολο το μετακινήσεων στο πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης ξεπερνά τις 1.600.000 ημερησίως. Το 44% γίνεται με Ι.Χ και στην Εσωτερική Περιφερειακή οδό η Μέση Ημερήσια κυκλοφορία κυμαίνεται από 40.000 – 110.00 μετακινήσεις.

Η μετεγκατάσταση καθώς και η εύρεση εργασίας είναι δύο πολύ σημαντικοί παράγοντες όπου καθορίζουν και επηρεάζουν την κυκλοφορία όχι μόνο στο κέντρο της πόλης αλλά σε όλους τους κύριους οδικούς άξονες. Έτσι λοιπόν η ανάγκη για την δημιουργία νέων

βιώσιμων και υλοποιήσιμων έργων γίνεται προτεραιότητα για την ομαλή ανάπτυξη της πόλης και των γειτνιαζόντων περιοχών της. Η κατασκευή της εξωτερικής περιφερειακής θα βοηθήσει στην αποσυμφόρηση των υπαρχουσών οδών καθώς θα δώσει και νέα θέσεις εργασίας κατά την κατασκευή αλλά και την λειτουργία της.

Με το έργο αυτό να αποτελεί ένα τμήμα του δακτυλίου στο MASTER PLAN2020 θα επιτραπεί όχι μόνο η εξοικονόμησή χρόνου για τους οδηγούς Ι.Χ. αλλά και για καταστήματα καθώς ο ανεφοδιασμός τους θα γίνεται πιο γρήγορα αλλά και οι πελάτες τους θα μπορούν με ευκολία σε μικρό χρονικό διάστημα να μετακινούνται από και προς το ένα άκρο της πόλης στο άλλο. Φυσικά λόγω του τουρισμού αυτό θα βοηθήσει να γίνει ακόμη πιο γνωστός προορισμός η πόλη της Θεσσαλονίκης.

Ένα μεγάλο ποσοστό σήμερα αδυνατεί να εξυπηρετηθεί στην εσωτερική περιφερειακή καθώς έχει σχεδιασθεί για 30.000 οχήματα ημερησίως ενώ διέρχονται πάνω από 100.000 οχήματα ημερησίως.

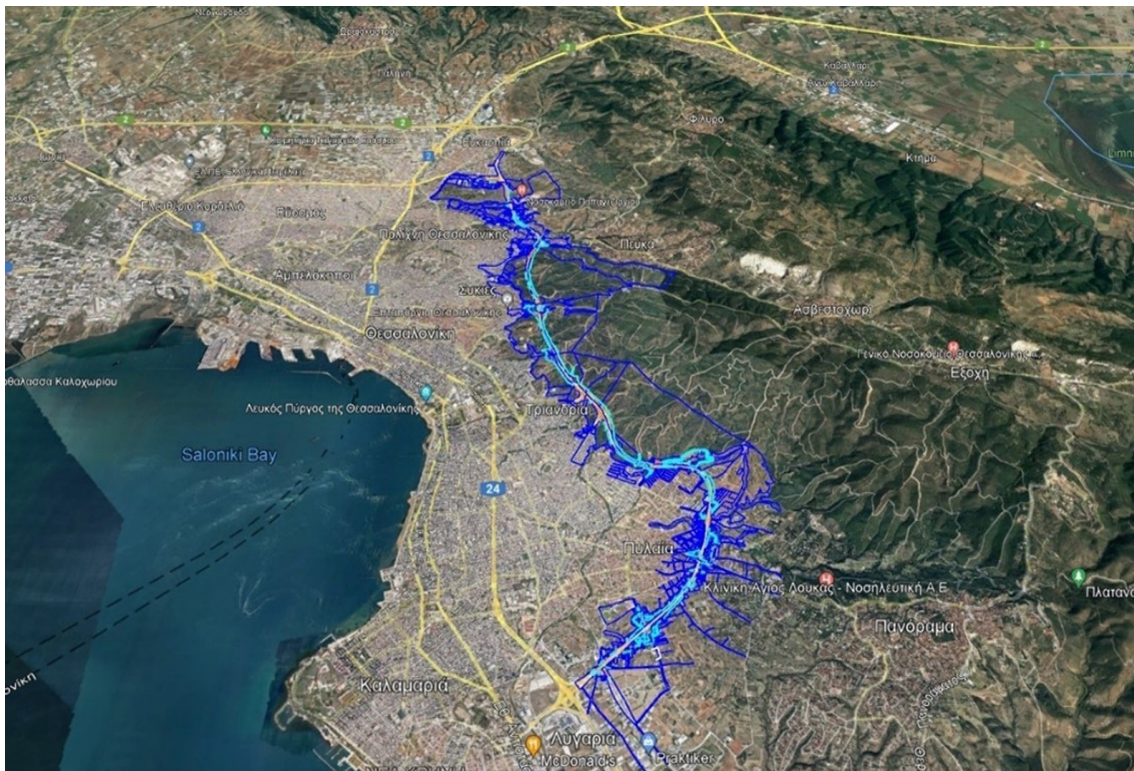
Η έλλειψη επαρκούς δημόσιας συγκοινωνίας μέχρι και σήμερα στην πόλη της Θεσσαλονίκης καθιστά σχεδόν άμεση ανάγκη για τους πολίτες περιφερειακά της Θεσσαλονίκης την αγορά ενός Ι.Χ ώστε να κερδίσουν χρόνο στις καθημερινές τους μετακινήσεις αλλά και να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής τους.

Αξίζει να αναφερθεί πως κατά τους θερινούς μήνες οι οδικοί άξονες Θεσσαλονίκης – Ν. Μουδανιών και Θεσσαλονίκης Πολυγύρου είναι ιδιαίτερα αυξημένη καθώς εκτός από τους μόνιμους κατοίκους των περιοχών αυτών υπάρχει και πληθώρα τουριστών από την υπόλοιπη χώρα αλλά και από το εξωτερικό.



Εικόνα 17. Χάρτης γενικής διάταξη στην πόλη της Θεσσαλονίκης

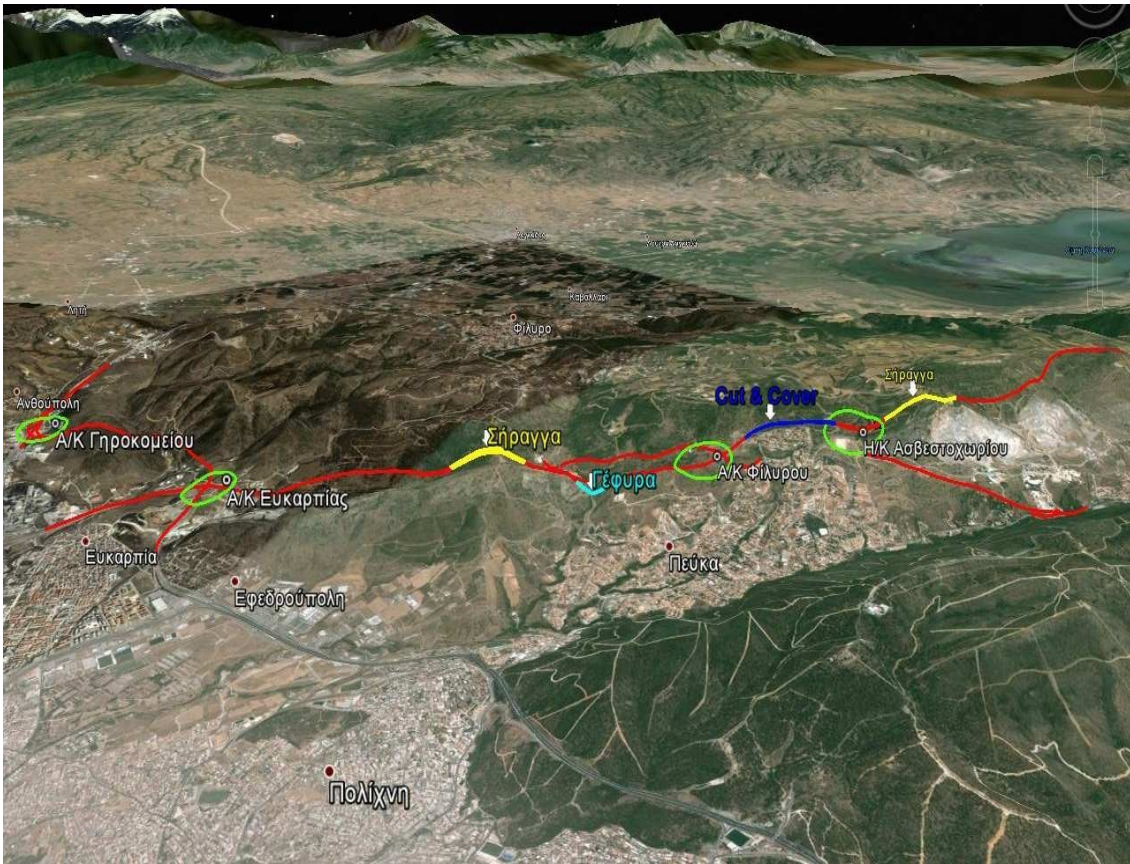
Το έργο χωροθετείται κατά μήκος της Εσωτερικής Περιφερειακής οδού της Θεσσαλονίκης και θα είναι εντός των Δήμων Νεάπολης - Συκεών, Παύλου Μελά, Θεσσαλονίκης, και Πυλαίας – Χορτιάτη. Συγκεκριμένα, το έργο αφορά στην κατασκευή μιας Υπερυψωμένης Ταχείας Λεωφόρου (Flyover), με μήκος σχεδόν 13,5 χιλιόμετρα, εκ των οποίων τα 4 σε συνεχή γέφυρα, με 4 λωρίδες, δύο συν την λωρίδα έκτακτης ανάγκης ανά κατεύθυνση. Επίσης περιλαμβάνονται εννέα ανισόπεδοι κόμβοι, οκτώ νέες γέφυρες και τρεις νέες σήραγγες.



Εικόνα 18. Flyover Θεσσαλονίκη

Σήμερα για την μετακίνηση από την ΝΑ περιοχή της Θεσσαλονίκης προς την ΒΔ, αλλά και αντιστρόφως η πλειοψηφία των οδηγών χρησιμοποιεί σε μεγάλο βαθμό την παρούσα περιφερειακή οδό η οποία φυσικά χρησιμοποιείται και για τις εσωτερικές μετακινήσεις στην πόλη παρακάμπτοντας έτσι τους κύριους κεντρικούς οδικούς άξονες του πολεοδομικού συγκροτήματος (Τσιμισκή και Νέα Εγνατία). Οπότε καταλαβαίνει κανείς πόσο σημαντικό ρόλο θα παίξει η δημιουργία της Εξωτερικής περιφερειακής καθώς θα συνδέσει σημαντικά σημεία της πόλης (εσωτερικά αλλά και περιφερειακά αυτής).

Η δημιουργία εμπορικών κέντρων περιφερειακά της πόλης, αλλά και η συνεχής ανοικοδόμηση για οικίες και καταστήματα στο κέντρο και περιμετρικά της πόλης κάνουν απαραίτητη την δημιουργία της Εξωτερικής Περιφερειακής.



Εικόνα 19. Μορφολογικό ανάγλυφο περιοχής διέλευσης έργου.

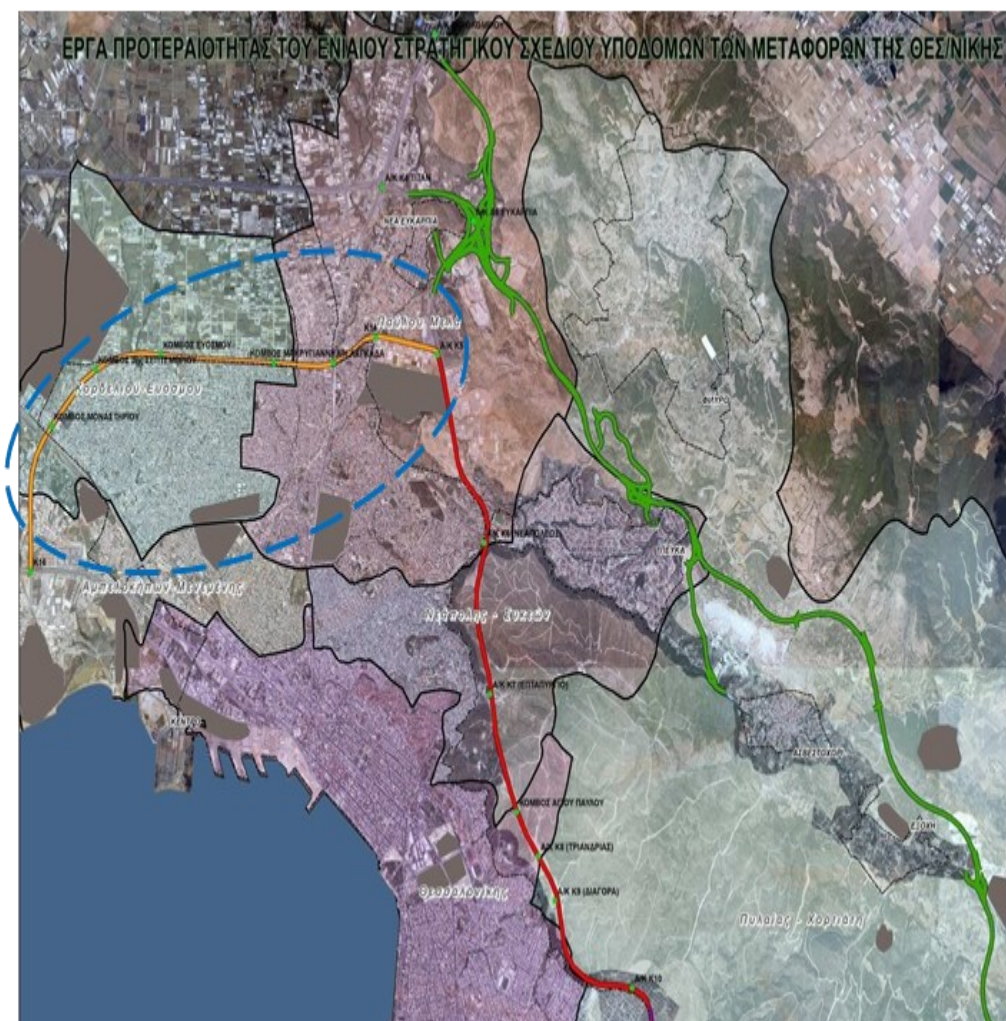
Λόγω της ύπαρξης της Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης είναι απαραίτητη διατήρησή της στη φάση κατασκευής και λειτουργίας των κόμβων με όσο δυνατόν λιγότερες δυνατές επεμβάσεις, δεδομένων των κυκλοφοριακών φόρτων που εξυπηρετούνται από αυτήν.

Τα τρία βασικά σημεία της Εξωτερικής περιφερειακής είναι:

1. Α/Κ Ευκαρπίας
2. Α/Κ Φιλούρου και Ασβεστοχωρίου και
3. Α/Κ Χορτιάτη.

Γενικά, η φιλοσοφία του Ενιαίου Σχεδίου Υποδομών των Μεταφορών είναι να ενώσει την πόλη της Θεσσαλονίκης δίνοντας έμφαση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και απελευθερώνοντας χώρο για τον πολίτη, με στόχο να βελτιώσει την ποιότητα ζωής στο πολεοδομικό συγκρότημα. Μέσα από αυτή τη λογική οι παρεμβάσεις μέσω των υλοποιούμενων έργων στο πολεοδομικό συγκρότημα δεν πρέπει να διαιρούν την πόλη αλλά να την ενοποιούν.

Έτσι λοιπόν η Εξωτερική Περιφερειακή αποτελώντας ένα σημαντικό τμήμα για την οδική και όχι μόνο ανάπτυξη της πόλης σχεδιάστηκε να εξυπηρετεί και αν ωφελεί ένα σημαντικό μέρος των πολιτών.



Εικόνα 20. Χάραξη Εσωτερικής Δυτικής Περιφερειακής.

Οικολογικά σημαντικές περιοχές που βρίσκονται κοντά στο έργο

Με βάση την ΚΥΑ 6919 (ΦΕΚ 248/05-03-2004) οι λιμναίες, χερσαίες και υδάτινες περιοχές του υδροτοπικού συστήματος των λιμνών Βόλβης –Κορώνειας και των Μακεδονικών Τεμπών χαρακτηρίστηκαν ως Εθνικό Πάρκο, με την ονομασία «Εθνικό Πάρκο Υδροτόπων των λιμνών Βόλβης – Κορώνειας και των Μακεδονικών Τεμπών». Εντός του Εθνικού Πάρκου καθορίζονται ζώνες προστασίας και συγκεκριμένοι όροι και χρήσεις γης, με βάση όσα ορίζονται στην ΚΥΑ 6919, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 39542 (ΦΕΚ 441/9.10.2008).

Εντός των ορίων του Εθνικού Πάρκου περιλαμβάνονται δύο μνημεία της φύσης, τρεις περιοχές του Ευρωπαϊκού οικολογικού δικτύου προστατευόμενων περιοχών Natura 2000 εκ

των οποίων οι δύο είναι χαρακτηρισμένες ως Ειδικές Ζώνες Διατήρησης (ΕΖΔ ή SAC) της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ, και η μία ως Ζώνη Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ ή SPA) για την ορνιθοπανίδα, τέσσερα Καταφύγια Άγριας Ζωής (ΚΑΖ), ένα τοπίο φυσικού κάλλους, κηρυγμένοι αρχαιολογικοί χώροι, καθώς και ιστορικά μνημεία.

Η περιοχή Ραμσάρ με ονομασία «Λίμνες Κορώνεια - Βόλβη» και κωδικό 3GR005 έχει έκταση 163.880 στρέμματα και περιλαμβάνει τις λίμνες Κορώνεια (ή Αγίου Βασιλείου ή Λαγκαδά) και Βόλβη. Η κατάσταση διατήρησης του Υγροτόπου Ramsar, σύμφωνα με την αξιολόγηση που έγινε το 2009 (WWF Ελλάς και συν. 2009), χαρακτηρίζεται ως κακή, γεγονός που οφείλεται πρωτίστως στην οικολογική νέκρωση της Λίμνης Κορώνειας, η οποία οφείλεται σε μακροχρόνιες και εξαιρετικά αρνητικές ανθρωπογενείς επεμβάσεις.

Το σημαντικότερο στοιχείο που προσδίδει στην περιοχή διεθνή σημασία είναι η πανίδα της, που σχετίζεται με τις σχετικά μεγάλες λιμναίες εκτάσεις και τους παρόχθιους υγροτοπικούς οικοτόπους του Εθνικού Πάρκου.

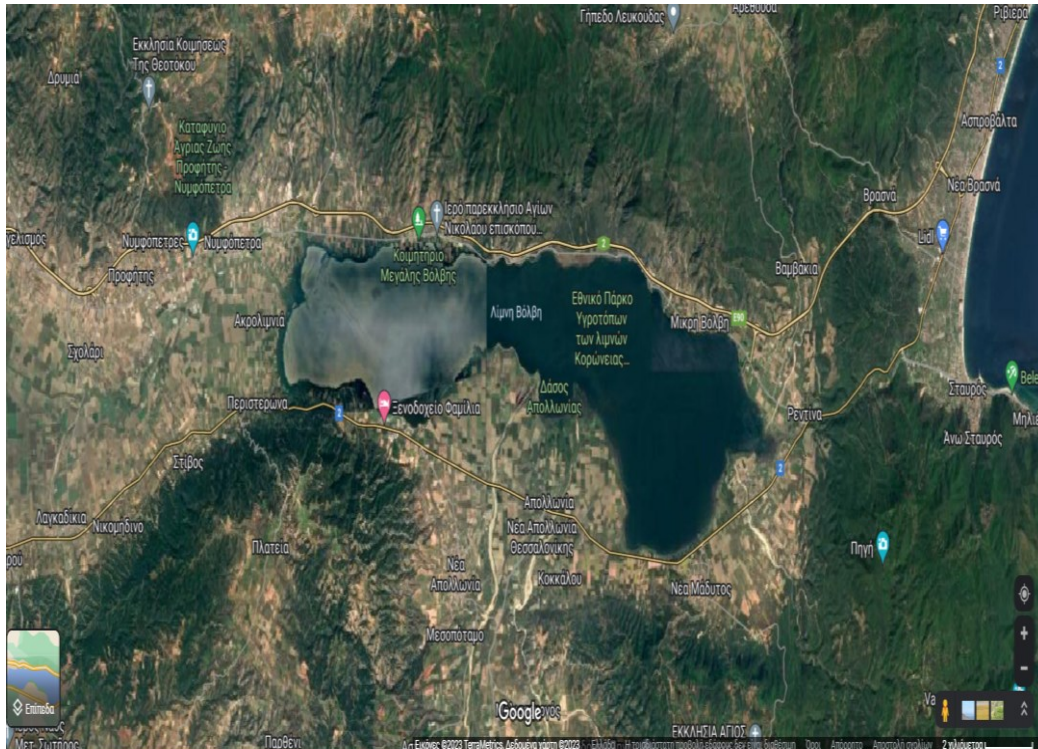
Η αξία της περιοχής όσον αφορά την διαχείριση υδρόβιων πουλιών έχει αναγνωριστεί ως διεθνούς σημασίας (Σύμβαση Ramsar). Ωστόσο, η περιοχή δεν συγκαταλέγεται στους υγροτόπους με εξαιρετικά υψηλούς αριθμούς διαχειμαζόντων ειδών σε επίπεδο Μεσογειακής λεκάνης (Καζαντζίδης 2004).

Συνολικά, στην περιοχή του Εθνικού Πάρκου Κορώνειας- Βόλβης- Μακεδονικών Τεμπών αναφέρεται η παρουσία 22 τύπων οικοτόπων.

Όσον αφορά στη χλωρίδα του Εθνικού Πάρκου σημαντική είναι η παρουσία λιμναίων και υγροτοπικών ειδών (Παπαστεργιάδου 1995).

Λόγω της εποχικής ξήρανσης της λίμνης Κορώνειας, αλλά και της υποβάθμισης των υγρών λιβαδιών και των υγροτόπων στην περιοχή της λίμνης Βόλβης, ορισμένα είδη έχουν μειωθεί πολύ ως προς τον αριθμό τους ή έχουν πιθανώς τοπικά εξαφανιστεί (Γεράκης και συν. 2007).

Όσον αφορά στην πανίδα, καλύτερα μελετημένη είναι η Ορνιθοπανίδα με καταγεγραμμένητην παρουσία 248 ειδών πτηνών. Ορισμένα σημαντικά είδη που φωλιάζουν στην περιοχή είναι: ο κραυγαετός (*Aquila pomarina*), η αετογερακίνα (*Buteo rufinus*), το σαΐνι (*Accipiter brevipes*), καθώς και είδη όπως η καμπίσια πέρδικα (*Perdix perdix*), ο γκιώνης (*Otus scops*) και η χαλκοκουρούνα (*Coracias garrulous*).



Εικόνα 21. Εθνικό πάρκο Υγροτόπων των λιμνών Βόλβης – Κορώνειας.

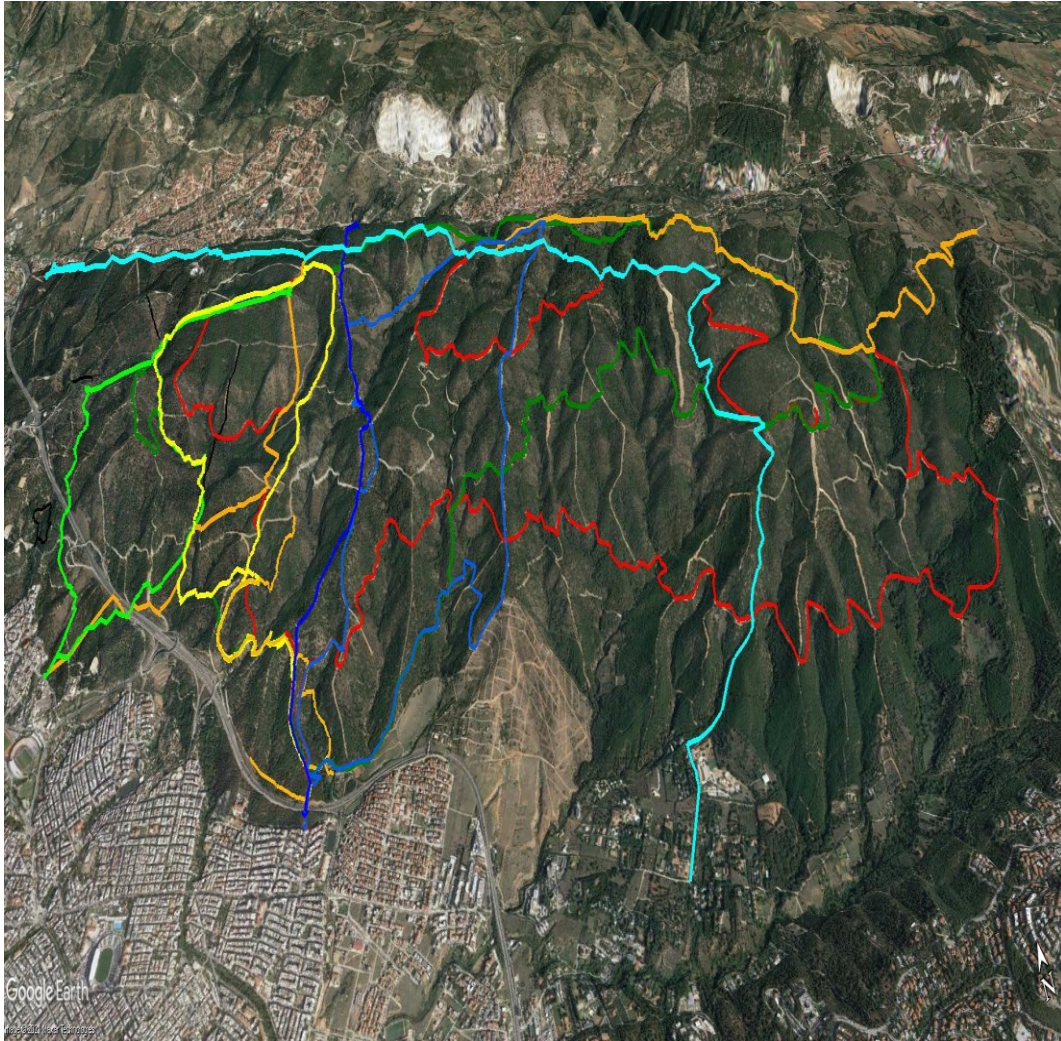
Το δίκτυο Natura 2000, αποτελεί ένα Ευρωπαϊκό Οικολογικό Δίκτυο περιοχών, που δημιουργήθηκε με κύριο σκοπό την προστασία και διατήρηση των φυσικών τύπων οικοτόπων, των αυτοφυών ειδών χλωρίδας και των ειδών άγριας πανίδας που είναι σημαντικά σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι δύο κατηγορίες που το αποτελούν είναι:

- Τόποι Κοινοτικής Σημασίας (ΤΚΣ, ή Sites of Community Interest, SCI), στους οποίους απαντούν τύποι οικοτόπων του Παραρτήματος I ή/ και είδη φυτών και ζώων του Παραρτήματος II της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 21ης Μαΐου 1992 για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας. Με βάση το άρθρο 5 παρ. 4.1 του ν. 3937 «*Διατήρηση της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις*» (ΦΕΚ 60Α/31.03.11) οι ΤΚΣ χαρακτηρίζονται ως Ειδικές Ζώνες Διατήρησης (ΕΖΔ.- Special Areas of Conservation).
- Ζώνες Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ, ή Special Protection Areas, SPA), για την Οрниθοπανίδα, όπως ορίζονται στην Οδηγία 79/409/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 2ας Απριλίου 1979 περί της διατηρήσεως των αγρίων πτηνών, όπως αυτή αντικαταστάθηκε με την Οδηγία 2009/147/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ης Νοεμβρίου 2009 περί της διατήρησης των

άγριων πτηνών. Με βάση το άρθρο 5 παρ. 4.2 του ν.3937 οι ΖΕΠ αποτελούν μέρος του δικτύου προστατευόμενων περιοχών Natura 2000.

Οι περιοχές του δικτύου Natura 2000 στην περιφερειακή ενότητα Θεσσαλονίκης είναι:

- Λίμνες Βόλβη και Κορώνεια με κωδικό **GR1220001**
- Δέλτα Αξιού- Λουδία-Αλιάκμονα- Ευρύτερη περιοχή- Αξιούπολη με κωδικό **GR1220002**
- Στενά Ρεντίνας- ευρύτερη περιοχή με κωδικό **GR1220003**



Εικόνα 22. Πεζοπορικές και άλλες διαδρομές στο δάσος Σέιχ Σου.

Το «Σέιχ Σου» ή «Κεδρηγός Λόφος» αποτελεί το περιαστικό δάσος Θεσσαλονίκης στα βορειοανατολικά της πόλης, και συνιστά το σημαντικότερο προστατευτέο οικοσύστημα του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, καθώς προσφέρει αντιπλημμυρική προστασία, προστασία του εδάφους από τη διάβρωση, στήριξη της βιοποικιλότητας, ένα σημαντικό πνεύμονα πρασίνου, ένα σπουδαίο χώρο ανάπτυξης αναψυχικής δραστηριότητας,

περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, έρευνας και άθλησης. Πρόκειται για ένα τεχνητό δάσος κωνοφόρων που δημιουργήθηκε σταδιακά από τη δεκαετία του 1930, στη θέση προϋπάρχοντος δρυοδάσους, υπολείμματα του οποίου συναντά κανείς στην περιοχή «Κουρί». Μέχρι το έτος 1997 σχεδόν ολόκληρη η περιοχή μελέτης καλύπτονταν από δάσος Τραχείας Πεύκης (*Pinus brutia*), ενώ κατά θέσεις εντός του δάσους και πέριξ αυτού εμφανίζονταν φυσικοί θαμνώνες, με κυρίαρχο είδος το πουρνάρι (*Quercus coccifera*). Το καλοκαίρι του έτους 1997 καταστράφηκε από πυρκαγιά το μεγαλύτερο μέρος του δάσους της περιοχής μελέτης (16.640 στρέμματα). Ακολούθησαν έργα αποκατάστασης του καμένου δάσους και σε μεγάλο μέρος της καμένης έκτασης διενεργήθηκαν αναδασώσεις. Χρησιμοποιήθηκαν πολλά είδη, τα σημαντικότερα των οποίων ήταν: Χνοώδης Δρυς (*Quercus pubescens*), Αριά (*Quercus ilex*), Φράξος η όρνος (*Fraxinus ornus*), Μελικοκιά (*Celtis australis*), Κέδρος (*Cedrus atlantica* και *Cedrus deodara*), Κυπαρίσι το αειθαλές (*Cupressus sempervirens*), Κυπαρίσι Αριζόνας (*Cupressus arizonica*), Κουκουναριά (*Pinus pinea*), Ψευδακακία (*Robinia pseudoacacia*) και Κουτσουπιά (*Cercis siliquastrum*).

Με το ΦΕΚ 148/Β/15-03-84 το Σέιχ Σου χαρακτηρίστηκε ως ΤΙΦΚ με ονομασία «Κεδρηνός λόφος Θεσσαλονίκης (Σέιχ Σου)» και κωδικό ΑΤ4011119 λόγω κυρίως της μεγάλης σημασίας του για την αναψυχή των Θεσσαλονικίων. Επίσης, η προτεραιότητα προστασίας του χαρακτηριζόταν ως πρωτεύουσα (ΕΜΠ 2011).

Για το δάσος Σέιχ - Σου έχει εκπονηθεί Ειδική Περιβαλλοντική Μελέτη, βάσει της οποίας προτείνεται ο χαρακτηρισμός της περιοχής ως Προστατευόμενο Τοπίο (Ζώνη Α) με την ονομασία «Αισθητικό Περιαστικό Δάσος Θεσσαλονίκης».

Σύμφωνα με τον νόμο 2637/27-08-1998, τα καταφύγια θηραμάτων, μετονομάστηκαν σε «Καταφύγια Άγριας Ζωής». Με βάση το ν. 3937 «Διατήρηση της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 60Α/31.03.11) ως καταφύγια άγριας ζωής χαρακτηρίζονται οι φυσικές περιοχές (χερσαίες, υγροτοπικές ή θαλάσσιες), που έχουν ιδιαίτερη σημασία ως σημαντικοί τόποι ανάπτυξης της άγριας χλωρίδας ή ως βιότοποι αναπαραγωγής, διατροφής, διαχείμασης ειδών της άγριας πανίδας, ή ως περιοχές αναπαραγωγής ψαριών και συγκέντρωσης γόνου, ή, τέλος, ως σημαντικοί θαλάσσιοι οικότοποι.

Είναι σημαντικό να τονιστεί πως το έργο της Εξωτερικής Περιφερειακής δεν διέρχεται από περιοχές οι οποίες είναι χαρακτηρισμένες ως καταφύγια άγριας ζωής.

Σχετικά με την ηχορύπανση πρέπει να μελετηθούν και να εφαρμοσθούν ουσιαστικά μέτρα τόσο κατά την φάση της κατασκευής τόσο και κατά την φάση της λειτουργίας του έργου. Ένα μέτρο για την προστασία των κατοίκων αλλά και της άγριας ζωής που υπάρχει είναι τα ηχοπετάσματα από γυαλί, μέταλλο, πολυκαρβονικά κλπ καθώς και δενδροφύτευση σε στοχευμένα σημεία. Για την συνεχή και σωστή παρακολούθηση των επιπέδων του θορύβου θα πρέπει να λειτουργούν σταθμοί μέτρησης θορύβου σε σημεία που θα υποδειχθούν από τους αρμόδιους. Σχετικά ε τα σημεία που βρίσκονται κοντά σε κατοικημένες περιοχές μπορούν επιπρόσθετα να τοποθετηθούν ειδικά όργανα καταγραφής δονήσεων (δονησιογράφοι) στις περιπτώσεις που θα γίνονται βραχώδεις εξορύξεις.

Πολύ σημαντικός παράγοντας που πρέπει να ληφθεί υπόψιν είναι τα μέτρα αντιπλημμυρικής προστασίας που πρέπει να εφαρμοστούν αλλά και αν συντηρηθούν σωστά τόσο κατά την φάση κατασκευής του έργου όσο και κατά την λειτουργία του. Ιδιαίτερη προσοχή εφίσταται στα μεγάλα ρέματα και στους χειμάρρους που θα συναντούν το έργο. Φυσικά εκτός από την ασφαλή διέλευση των οχημάτων πρέπει αν ληφθεί υπόψιν και η διέλευση πεζών που θα είναι κοντά στην οδό.

Ακόμη πρέπει να μελετηθεί η πιθανή αλλαγή χρήση γης και να εφαρμοστούν μέτρα τα οποία δεν θα χρειαστεί να αλλάζουν ανά σύντομα χρονικά διαστήματα (για παράδειγμα γεωμετρικά χαρακτηριστικά αγωγών). Εκτός όμως από τα επιφανειακά ύδατα έχουμε και τα υπόγεια τα οποία θα πρέπει να προστατευθούν και να γίνει ενδελεχής έλεγχος και γι' αυτά. Καταλήγουμε λοιπόν στο συμπέρασμα πως οι μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων θα πρέπει να γίνουν και να τηρηθούν με ιδιαίτερα μεγάλη προσοχή.

Λαμβάνοντας υπόψιν την αποφόρτιση του πολεοδομικού συγκροτήματος ένα από τα ερωτήματα που δημιουργούνται είναι τι θα γίνει με την ατμοσφαιρική ρύπανση τόσο στο πολεοδομικό συγκρότημα όσο και περιφερειακά της πόλης. Όπως είναι φυσικό με την μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου των οχημάτων στο πολεοδομικό συγκρότημα θα προκύψει και μείωση των αέριων ρύπων. Δεν πρέπει όμως να επαναπαυόμαστε καθώς χρειάζεται η συνεχή παρακολούθηση για να υπάρξει έγκαιρη και σωστή ενημέρωση προς τους πολίτες. Φυσικά σημαντικό ρόλο θα έχουν όλα οι πράσινες ζώνες στο πολεοδομικό συγκρότημα αλλά και στην εξωτερική περιφερειακή καθώς θα λειτουργούν ως φίλτρο για τους ρύπους.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΖΗΤΗΣΗ

Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει η ανάλυση των αποτελεσμάτων ανά περιοχή, ανά φύλο και ανά ηλικία.

Ακολουθούν οι συγκεντρωτικοί πίνακες με τις απαντήσεις των πολιτών καθώς και μία βοηθητική εικόνα.

Ανατολική περιοχή, απαντήσεις στις ερωτήσεις 1,2,4 & 5

Περιοχή		Ανατολικά													
Φύλο		Άνδρες					% Ανδρών	Γυναίκες					% Γυναικών	% Περιοχής	
Ηλικία		18-30	31-40	41-50	51-60	61 και άνω		18-30	31-40	41-50	51-60	61 και άνω			
1	Ναι	5	14	18	8	6	94,44%	4	12	18	10	1	97,83%	96,00%	
	Όχι		1	1	1		5,56%			1			2,17%	4,00%	
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%	
2	1						0,00%						0,00%	0,00%	
	2						0,00%						0,00%	0,00%	
	3						0,00%						0,00%	0,00%	
	4		3	1	1		9,80%		1	1			4,35%	7,29%	
	5	5	11	17	7	6	90,20%	4	11	17	10	1	93,48%	92,71%	
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%	
4	Δ. Ωραιοκάστρου	2	6	5	5	1	35,19%	1	1	8	4		30,43%	33,00%	
	Δ. Παύλου Μελά	1	4	5		1	20,37%	1	4	4	2		23,91%	22,00%	
	Δ. Νεάπολης - Συκεών		1	3	2	1	12,96%		3	5		1	19,57%	16,00%	
	Δ. Πυλαίας - Χορτιάτη	2	4	6	2	3	31,48%	2	4	2	4		26,09%	29,00%	
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%	
5	Δ. Ωραιοκάστρου	2	3	1	2	1	16,67%		1	6	2		19,57%	18,00%	
	Δ. Παύλου Μελά	3	3	5			20,37%	1	5	2			17,39%	19,00%	
	Δ. Νεάπολης - Συκεών		5	7	6		33,33%	1	2	8	2	1	30,43%	32,00%	
	Δ. Πυλαίας - Χορτιάτη		4	6	1	5	29,63%	2	4	3	6		32,61%	31,00%	
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%	
Σύνολο Ηλικίας		5	15	19	9	6		4	12	19	10	1			
Σύνολο Φύλου		54						46							
Σύνολο Περιοχής		100													

Πίνακας 3. Ανατολική περιοχή, απαντήσεις στις ερωτήσεις 1,2,4 & 5

Δυτική περιοχή, απαντήσεις στις ερωτήσεις 1,2,4 & 5

Περιοχή		Δυτικά												
Φύλο		Ανδρες						Γυναίκες					% Γυναικών	% Περιοχής
Ηλικία		18	31	41	51	61 και άνω	% Ανδρών	18	31	41	51	61 και άνω		
1	Ναι	14	21	9	3	4	98,08%	12	20	8	5	2	97,92%	98,00%
	Όχι	1					1,92%				1		2,08%	2,00%
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
2	1					1	1,92%	1					2,08%	2,04%
	2	1					1,92%						0,00%	1,02%
	3						0,00%						0,00%	0,00%
	4	3	6	1		1	21,15%	3	6	2	1	1	27,08%	24,49%
	5	10	15	8	3	2	73,08%	8	14	6	4	1	68,75%	72,45%
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
4	Δ. Ωραιοκάστρου	4	7	1	2	4	34,62%	1	8	2	1	1	27,08%	31,00%
	Δ. Παύλου Μελά	5	7	5	1		34,62%	8	7	6	3	1	52,08%	43,00%
	Δ. Νεάπολης - Συκεών	3	6	2			21,15%	1	2		1		8,33%	15,00%
	Δ. Πυλαίας - Χορτιάτη	3	1	1			9,62%	2	3		1		12,50%	11,00%
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
5	Δ. Ωραιοκάστρου	2	3	1	2		15,38%		6	2	2		20,83%	18,00%
	Δ. Παύλου Μελά	7	9	5	1	2	46,15%	9	4	4	2	1	41,67%	44,00%
	Δ. Νεάπολης - Συκεών	4	9	2		1	30,77%	3	7	2	2	1	31,25%	31,00%
	Δ. Πυλαίας - Χορτιάτη	2		1		1	7,69%		3				6,25%	7,00%
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
Σύνολο Ηλικίας		15	21	9	3	4		12	20	8	6	2		
Σύνολο Φύλου		52						48						
Σύνολο Περιοχής		100												

Πίνακας 4. Δυτική περιοχή, απαντήσεις στις ερωτήσεις 1,2,4 & 5.

Βόρεια προάστια, απαντήσεις στις ερωτήσεις 1,2,4 & 5

Περιοχή		Βόρεια προάστια												
Φύλο		Άνδρες						Γυναίκες					% Περιοχής	
Ηλικία		18-30	31-40	41-50	51-60	61 και άνω	% Ανδρών	18-30	31-40	41-50	51-60	61 και άνω		% Γυναικών
1	Ναι	9	19	14	5	4	100,00%	4	16	19	8	2	100,00%	100,00%
	Όχι						0,00%						0,00%	0,00%
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
2	1	1					1,96%						0,00%	1,00%
	2						0,00%						0,00%	0,00%
	3	2			1		5,88%	2		2			8,16%	7,00%
	4		3	1			7,84%		2	7	1		20,41%	14,00%
	5	6	16	13	4	4	84,31%	2	14	10	7	2	71,43%	78,00%
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
4	Δ. Ωραιοκάστρου	1	6	1	1	1	19,61%	1	9				20,41%	20,00%
	Δ. Παύλου Μελά	3	9	9	3	2	50,98%	3	5	12	3	2	51,02%	51,00%
	Δ. Νεάπολης - Συκεών	4	2	1	1	1	17,65%		1	3	3		14,29%	16,00%
	Δ. Πυλαίας - Χορτιάτη	1	2	3			11,76%		1	4	2		14,29%	13,00%
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
5	Δ. Ωραιοκάστρου	2	2	2			11,76%		1		3		8,16%	10,00%
	Δ. Παύλου Μελά	1	4	2	1		15,69%		2	5			14,29%	15,00%
	Δ. Νεάπολης - Συκεών	5	11	5	2	3	50,98%	2	7	11	3	2	51,02%	51,00%
	Δ. Πυλαίας - Χορτιάτη	1	2	5	2	1	21,57%	2	6	3	2		26,53%	24,00%
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
Σύνολο Ηλικίας		9	19	14	5	4		4	16	19	8	2		
Σύνολο Φύλου		51						49						
Σύνολο Περιοχής		100												

Πίνακας 5. Βόρεια προάστια, απαντήσεις στις ερωτήσεις 1,2,4 & 5.

ΠΣΘ, απαντήσεις στις ερωτήσεις 1,2,4 & 5

Περιοχή		Πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης													
Φύλο		7					Γυναίκες					% Γυναικών	% Περιοχής		
Ηλικία		18-30	31-40	41-50	51-60	61 και άνω	% Ανδρών	18-30	31-40	41-50	51-60			61 και άνω	
1	Ναι	9	13	13	10	3	90,57%	6	13	16	8	3	97,87%	94,00%	
	Όχι	1	3	1			9,43%	1					2,13%	6,00%	
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%	
2	1						0,00%						0,00%	0,00%	
	2	1					1,89%						0,00%	1,06%	
	3		1		1		3,77%	2	1				6,38%	5,32%	
	4	1	2	1	2	1	13,21%		1	3			8,51%	11,70%	
	5	7	10	12	7	2	71,70%	4	11	13	8	3	82,98%	81,91%	
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%	
4	Δ. Ωραιοκάστρου	5	2	6	2		28,30%	3	4	6	2		31,91%	30,00%	
	Δ. Παύλου Μελά	3	2	3	2	1	20,75%	2	7	6			31,91%	26,00%	
	Δ. Νεάπολης - Συκεών	2	8	1	3		26,42%		2		5	1	17,02%	22,00%	
	Δ. Πυλαίας - Χορτιάτη		4	4	3	2	24,53%	2		4	1	2	19,15%	22,00%	
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%	
5	Δ. Ωραιοκάστρου		1	1	2		7,55%	2	1	3			12,77%	10,00%	
	Δ. Παύλου Μελά	4	3	5		1	24,53%	3	7	1		2	27,66%	26,00%	
	Δ. Νεάπολης - Συκεών	3	8	5	5	2	43,40%		3	10	5		38,30%	41,00%	
	Δ. Πυλαίας - Χορτιάτη	3	4	3	3		24,53%	2	2	2	3	1	21,28%	23,00%	
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%	
Σύνολο Ηλικίας		10	16	14	10	3		7	13	16	8	3			
Σύνολο Φύλου		53						47							
Σύνολο Περιοχής		100													

Πίνακας 6. ΠΣΘ, απαντήσεις στις ερωτήσεις 1,2,4 & 5.

Απαντήσεις ανά ηλικιακή ομάδα στις ερωτήσεις 1,2,4 & 5

Ηλικία		18 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 και άνω
1	Ναι	95,45%	96,97%	97,46%	96,61%	100,00%
	Όχι	4,55%	3,03%	2,54%	3,39%	0,00%
	Δεν απάντησαν	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
2	1	3,17%	0,00%	0,00%	0,00%	4,00%
	2	3,17%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	3	9,52%	1,56%	1,74%	3,39%	0,00%
	4	11,11%	18,75%	14,78%	8,47%	12,00%
	5	73,02%	79,69%	83,48%	87,72%	84,00%
	Δεν απάντησαν	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
4	Δ. Ωραιοκάστρου	27,27%	32,58%	24,58%	28,81%	28,00%
	Δ. Παύλου Μελά	39,39%	34,09%	42,37%	23,73%	28,00%
	Δ. Νεάπολης - Συκεών	15,15%	18,94%	12,71%	25,42%	16,00%
	Δ. Πυλαίας - Χορτιάτη	18,18%	14,39%	20,34%	22,03%	28,00%
	Δεν απάντησαν	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
5	Δ. Ωραιοκάστρου	12,12%	13,64%	13,56%	22,03%	4,00%
	Δ. Παύλου Μελά	42,42%	28,03%	24,58%	6,78%	24,00%
	Δ. Νεάπολης - Συκεών	27,27%	39,39%	42,37%	42,37%	40,00%
	Δ. Πυλαίας - Χορτιάτη	18,18%	18,94%	19,49%	28,81%	32,00%
	Δεν απάντησαν	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Σύνολο Ηλικίας		66	132	118	59	25

Πίνακας 7. Απαντήσεις ανά ηλικιακή ομάδα στις ερωτήσεις 1,2,4 & 5.

Ανατολική περιοχή, απαντήσεις στην ερώτηση 3.

Περιοχή	Φύλο	Ηλικία	Βαθμολογία	Ανατολικά													
				Ανδρες						Γυναίκες						% Γυναικάν	% Περιοχής
				18-30	31-40	41-50	51-60	61 και άνω	% Ανδρών	18-30	31-40	41-50	51-60	61 και άνω			
3	1	Ασφάλεια μετακινήσεων		4	3	4	1	22,22%	2	4	1	3	1	21,74%	22,00%		
		Οικονομία καυσίμων		2	3			9,26%		2			1	6,52%	8,00%		
		Οικονομία χρόνου	2	3	2	1	2	18,52%	1	3	1	1		13,04%	16,00%		
		Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης	3	3	7	3	1	31,48%	1	2	4	4		23,91%	28,00%		
		Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης		3	4	1	2	18,52%		1	13	2		34,78%	26,00%		
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%		
	2	Ασφάλεια μετακινήσεων		2	6			14,81%		1	4	1		13,04%	14,00%		
		Οικονομία καυσίμων	5	3	3	3		25,93%	1	2	5	1		19,57%	23,00%		
		Οικονομία χρόνου		4	5	1	2	22,22%		4	4	5		28,26%	25,00%		
		Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης		6	5	5	4	37,04%	3	5	6	3	1	39,13%	38,00%		
		Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης						0,00%						0,00%	0,00%		
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%		
	3	Ασφάλεια μετακινήσεων	2	3	4		2	20,37%	2	4	5	3	1	32,61%	26,00%		
		Οικονομία καυσίμων		9	7	5	4	46,30%	1	4	4	4		28,26%	38,00%		
		Οικονομία χρόνου	3		2	3		14,81%	1	1	7	1		21,74%	18,00%		
		Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης		2	5	1		14,81%		3	3	2		17,39%	16,00%		
		Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης		1	1			3,70%						0,00%	2,00%		
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%		
	4	Ασφάλεια μετακινήσεων	3	3	3	5	3	31,48%		2	4	2		17,39%	25,00%		
		Οικονομία καυσίμων		1	5		1	12,96%	2	4	7	4		36,96%	24,00%		
Οικονομία χρόνου			5	8	3	1	31,48%	1	4	5	2	1	28,26%	30,00%			
Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης		2	4	1	1	1	16,67%		2	2	2		13,04%	15,00%			
Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης			2	2			7,41%	1		1			4,35%	6,00%			
Δεν απάντησαν							0,00%						0,00%	0,00%			
5	Ασφάλεια μετακινήσεων		3	3			11,11%		1	5	1		15,22%	13,00%			
	Οικονομία καυσίμων		1	1		1	5,56%			3	1		8,70%	7,00%			
	Οικονομία χρόνου		1	1		1	5,56%	1		3			8,70%	7,00%			
	Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης		1	2	1		7,41%			3			6,52%	7,00%			
	Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης	5	9	12	8	4	70,37%	3	11	5	8	1	60,87%	66,00%			
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%			

Πίνακας 10. Ανατολική περιοχή, απαντήσεις στην ερώτηση 3.

Δυτική περιοχή, απαντήσεις στην ερώτηση 3.

Περιοχή	Φύλο	Ηλικία	Βαθμολογία	Δυτικά													
				Ανδρες						Γυναίκες						% Γυναικών	% Περιοχής
				18-30	31-40	41-50	51-60	61 και άνω	% Ανδρών	18-30	31-40	41-50	51-60	61 και άνω			
3	1	Ασφάλεια μετακινήσεων	2	4	4	1	2	25,00%	3	11	2	2	1	39,58%	32,00%		
		Οικονομία καυσίμων	3	2	1			11,54%	3	2	3			16,67%	14,00%		
		Οικονομία χρόνου	3	5			2	19,23%	1	3		3		14,58%	17,00%		
		Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης	2	4	2	1		17,31%	3	1	1	1	1	14,58%	16,00%		
		Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης	5	6	2	1		26,92%	2	3	2			14,58%	21,00%		
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%		
		2	Ασφάλεια μετακινήσεων	4	4	1		1	19,23%	2	2				8,33%	14,00%	
	Οικονομία καυσίμων		3	3	3	1	1	21,15%	3	4	1	3	1	25,00%	23,00%		
	Οικονομία χρόνου		3	12	3	1	1	38,46%	3	8	4	3	1	39,58%	39,00%		
	Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης		4	2	2	1	1	19,23%	3	6	3			25,00%	22,00%		
	Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης		1					1,92%	1					2,08%	2,00%		
	Δεν απάντησαν							0,00%						0,00%	0,00%		
	3	Ασφάλεια μετακινήσεων	6	5	1			23,08%	1	1	2	1		10,42%	17,00%		
		Οικονομία καυσίμων	2	7	2	1	2	26,92%	5	9	1	2		35,42%	31,00%		
		Οικονομία χρόνου	6	4	3	2		28,85%	4	6	3	2	1	33,33%	31,00%		
		Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης	1	4	3		2	19,23%	2	2	2	1		14,58%	17,00%		
		Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης		1				1,92%		2			1	6,25%	4,00%		
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%		
	4	Ασφάλεια μετακινήσεων	1	4	2	2	1	19,23%	4	3	2	3	1	27,08%	23,00%		
		Οικονομία καυσίμων	6	8	2	1	1	34,62%	1	3	3	1	1	18,75%	27,00%		
		Οικονομία χρόνου	4	2	3		1	19,23%	3	2	1			12,50%	16,00%		
		Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης	3	6	2		1	23,08%	3	5	2	1		22,92%	23,00%		
		Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης	1	1				3,85%	1	7		1		18,75%	11,00%		
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%		
	5	Ασφάλεια μετακινήσεων	2	4	1			13,46%	2	3	2			14,58%	14,00%		
Οικονομία καυσίμων		1		1			3,85%		2		1		6,25%	5,00%			
Οικονομία χρόνου							0,00%	1	1				4,17%	2,00%			
Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης		3	3		1		13,46%	1	6		1	1	18,75%	16,00%			
Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης		9	14	7	2	4	69,23%	8	8	6	4	1	56,25%	63,00%			
Δεν απάντησαν							0,00%						0,00%	0,00%			

Πίνακας 11. Δυτική περιοχή, απαντήσεις στην ερώτηση 3.

Βόρεια προάστια, απαντήσεις στην ερώτηση 3.

Φύλο	Βαθμολογία	Βόρεια προάστια															
		Ανδρες					%	Γυναίκες					%	%			
		18-30	31-40	41-50	51-60	61 και άνω		18-30	31-40	41-50	51-60	61 και άνω			Γυναικών	Περιοχής	
Ηλικία																	
3	1	Ασφάλεια μετακινήσεων	4	8	5	3	1	41,18%	1	3	5	4	1	28,57%	35,00%		
		Οικονομία καυσίμων	1	1	1		2	9,80%	1	4	4	1	20,41%	15,00%			
		Οικονομία χρόνου	1	6	6	1		27,45%		3	6	2	1	24,49%	26,00%		
		Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης	2	4	1	1	1	17,65%	2	4	2	1		18,37%	18,00%		
		Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης	1		1			3,92%		2	2			8,16%	6,00%		
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%		
	2	Ασφάλεια μετακινήσεων		6	6	1		25,49%		3	5	2	1	22,45%	24,00%		
		Οικονομία καυσίμων	2	6	1	1		19,61%		1	2	3		12,24%	16,00%		
		Οικονομία χρόνου	4	1	4		1	19,61%	2	1	5	2	1	22,45%	21,00%		
		Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης	3	6	3	2	2	31,37%	1	9	7	1		36,73%	34,00%		
		Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης				1	1	3,92%	1	2				6,12%	5,00%		
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%		
	3	Ασφάλεια μετακινήσεων	2	4	3		1	19,61%	2	6	4	1		26,53%	23,00%		
		Οικονομία καυσίμων	5	6	5	3	1	39,22%		5	8	3	2	36,73%	38,00%		
		Οικονομία χρόνου	1	5	1	1	2	19,61%	2	4	4	2		24,49%	22,00%		
		Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης	1	4	3			15,69%		1	3	1		10,20%	13,00%		
		Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης			2	1		5,88%				1		2,04%	4,00%		
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%		
4	Ασφάλεια μετακινήσεων	3	2	1	1	2	17,65%	1	1	4			12,24%	15,00%			
	Οικονομία καυσίμων	1	4	4			17,65%	1	5	5			22,45%	20,00%			
	Οικονομία χρόνου	2	6	3	2	1	27,45%	1	6	2	2		22,45%	25,00%			
	Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης	2	6	5	2	1	31,37%	1	2	6	4	2	30,61%	31,00%			
	Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης	1	1	1			5,88%		2	2	2		12,24%	9,00%			
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%			
5	Ασφάλεια μετακινήσεων						0,00%		3	1	1		10,20%	5,00%			
	Οικονομία καυσίμων		1	2	1	1	9,80%	1	2	1	1		10,20%	10,00%			
	Οικονομία χρόνου	1			1		3,92%			1			2,04%	3,00%			
	Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης	1		2			5,88%		1	1	1		6,12%	6,00%			
	Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης	7	18	10	3	3	80,39%	3	10	15	5	2	71,43%	76,00%			
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%			

Πίνακας 12. Βόρεια προάστια, απαντήσεις στην ερώτηση 3.

ΠΣΘ, απαντήσεις στην ερώτηση 3.

Περιοχή	Φύλο	Ηλικία	Βαθμολογία	Πολεοδομικό συγκρότημα											
				Ανδρες						Γυναίκες					
				18-30	31-40	41-50	51-60	61 και άνω	% Ανδρών	18-30	31-40	41-50	51-60	61 και άνω	% Γυναικών
3	1	Ασφάλεια μετακινήσεων			5	5	1	20,75%	1	6	3	1	2	27,66%	24,00%
		Οικονομία καυσίμων	1		1			3,77%		1	5	4		21,28%	12,00%
		Οικονομία χρόνου		4	1		1	11,32%	1		4		1	12,77%	12,00%
		Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης	2		4	3		16,98%	4	2	1	2		19,15%	18,00%
		Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης	7	12	3	2	1	47,17%	1	4	3	1		19,15%	34,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	2	Ασφάλεια μετακινήσεων	4	2	2	2	1	20,75%	2	2	5	4		27,66%	24,00%
		Οικονομία καυσίμων	2	5	6	4	1	33,96%	3	3	1	1	1	19,15%	27,00%
		Οικονομία χρόνου	4	7	5	1		32,08%		3	3	2		17,02%	25,00%
		Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης		2	1	3		11,32%	2	3	7	1	2	31,91%	21,00%
		Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης					1	1,89%		2				4,26%	3,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	3	Ασφάλεια μετακινήσεων	4	5	3	2		26,42%		2	4	1	1	17,02%	22,00%
		Οικονομία καυσίμων	2	3	5	3	2	28,30%	4	6	3	2	1	34,04%	31,00%
		Οικονομία χρόνου	2	3		3		15,09%	2	1	4	3		21,28%	18,00%
		Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης	1	5	5	1	1	24,53%		4	3	1		17,02%	21,00%
		Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης	1		1	1		5,66%	1		2	1	1	10,64%	8,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	4	Ασφάλεια μετακινήσεων		2	2	1		9,43%	3	2	1	2		17,02%	13,00%
		Οικονομία καυσίμων	4	5		2		20,75%		2	2		1	10,64%	16,00%
		Οικονομία χρόνου	2	3	6	5	2	33,96%	3	7	5	2	1	38,30%	36,00%
		Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης	4	5	4	1	1	28,30%	1	2	5	3	1	25,53%	27,00%
		Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης		1	2	1		7,55%			3	1		8,51%	8,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
5	Ασφάλεια μετακινήσεων	2	7	2		1	22,64%	1	1	4			12,77%	18,00%	
	Οικονομία καυσίμων	2	2	2	1		13,21%		2	4	1	1	17,02%	15,00%	
	Οικονομία χρόνου	1	4	1	1		13,21%	1	1		1		6,38%	10,00%	
	Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης	3	3	1	2	1	18,87%		2		1		6,38%	13,00%	
	Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης	2		8	6	1	32,08%	5	7	8	5	2	57,45%	44,00%	
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%	

Πίνακας 13. ΠΣΘ, απαντήσεις στην ερώτηση 3.

Απαντήσεις ανά ηλικιακή ομάδα στην ερώτηση 3

Ηλικία		Βαθμολογία	18 -	31 -	41 -	51 -	61 και άνω
			30	40	50	60	
3	Ασφάλεια μετακινήσεων	1	19,70%	30,30%	23,73%	38,98%	36,00%
	Οικονομία καυσίμων		13,64%	10,61%	15,25%	8,47%	12,00%
	Οικονομία χρόνου		13,64%	20,45%	16,95%	13,56%	28,00%
	Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης		28,79%	15,15%	18,64%	27,12%	12,00%
	Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης		24,24%	23,48%	25,42%	11,86%	12,00%
	Δεν απάντησαν		0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ασφάλεια μετακινήσεων	2	18,18%	16,67%	24,58%	16,95%	12,00%
	Οικονομία καυσίμων		28,79%	20,45%	18,64%	28,81%	16,00%
	Οικονομία χρόνου		24,24%	30,30%	27,97%	25,42%	24,00%
	Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης		24,24%	29,55%	28,81%	27,12%	40,00%
	Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης		4,55%	3,03%	0,00%	1,69%	8,00%
	Δεν απάντησαν		0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ασφάλεια μετακινήσεων	3	28,79%	22,73%	22,03%	13,56%	20,00%
	Οικονομία καυσίμων		28,79%	37,12%	29,66%	38,98%	48,00%
	Οικονομία χρόνου		31,82%	18,18%	20,34%	28,81%	12,00%
	Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης		7,58%	18,94%	22,88%	11,86%	12,00%
	Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης		3,03%	3,03%	5,08%	6,78%	8,00%
	Δεν απάντησαν		0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ασφάλεια μετακινήσεων	4	22,73%	14,39%	16,10%	27,12%	28,00%
	Οικονομία καυσίμων		22,73%	24,24%	23,73%	13,56%	16,00%
	Οικονομία χρόνου		24,24%	26,52%	27,97%	27,12%	28,00%
	Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης		24,24%	24,24%	22,88%	23,73%	28,00%

Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης		6,06%	10,61%	9,32%	8,47%	0,00%
Δεν απάντησαν		0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Ασφάλεια μετακινήσεων	5	10,61%	16,67%	15,25%	3,39%	4,00%
Οικονομία καυσίμων		6,06%	7,58%	11,86%	10,17%	12,00%
Οικονομία χρόνου		7,58%	5,30%	5,08%	5,08%	4,00%
Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης		12,12%	12,12%	7,63%	11,86%	8,00%
Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης		63,64%	58,33%	60,17%	69,49%	72,00%
Δεν απάντησαν		0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
		66	132	118	59	25

Πίνακας 14. Απαντήσεις ανά ηλικιακή ομάδα στην ερώτηση 3

rf: Σχετική συχνότητα στην ερώτηση 3.

rf: Σχετική συχνότητα	
Ασφάλεια μετακινήσεων	28,25%
Οικονομία καυσίμων	12,25%
Οικονομία χρόνου	17,75%
Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης	20,00%
Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης	21,75%
Δεν απάντησαν	0,00%
Ασφάλεια μετακινήσεων	19,00%
Οικονομία καυσίμων	22,25%
Οικονομία χρόνου	27,50%
Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης	28,75%
Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης	2,50%
Δεν απάντησαν	0,00%
Ασφάλεια μετακινήσεων	22,00%
Οικονομία καυσίμων	34,50%
Οικονομία χρόνου	22,25%
Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης	16,75%
Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης	4,50%
Δεν απάντησαν	0,00%
Ασφάλεια μετακινήσεων	19,00%
Οικονομία καυσίμων	21,75%
Οικονομία χρόνου	26,75%
Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης	24,00%
Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης	8,50%
Δεν απάντησαν	0,00%
Ασφάλεια μετακινήσεων	12,50%
Οικονομία καυσίμων	9,25%
Οικονομία χρόνου	5,50%
Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης	10,50%
Αλλαγή χρήσης γης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης	62,25%
Δεν απάντησαν	0,00%

Πίνακας 15. rf: Σχετική συχνότητα στην ερώτηση 3.

Ανατολική περιοχή, απαντήσεις στις ερωτήσεις 6,7,10 και 11.

Περιοχή		Ανατολικά												% Περιοχής
		Ανδρες					% Ανδρών	Γυναίκες					% Γυναικών	
Φύλο		18-30	31-40	41-50	51-60	61 και άνω		18-30	31-40	41-50	51-60	61 και άνω		
Ηλικία														
6	Εξωτερική Περιφερειακή	2	9	4	4	4	42,59%	1	8	15	7	1	69,57%	55,00%
	Η κατασκευή του μετρό	3	4	11	4	2	44,44%	3	4	3	3		28,26%	37,00%
	Ο εκσυγχρονισμός του αεροδρομίου ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		1	2	1		7,41%						0,00%	4,00%
	Ο εκσυγχρονισμός του λιμένα Θεσσαλονίκης		1	2			5,56%			1			2,17%	4,00%
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
7	Ναι	5	10	14	7	6	77,78%	4	10	13	9	1	80,43%	79,00%
	Όχι		1	1	1		5,56%						0,00%	3,00%
	ΔΞ/ΔΑ		4	4	1		16,67%		2	6	1		19,57%	18,00%
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
10	Διαφωνώ απολύτως	4	9	14	9	5	75,93%	3	5	9	7		52,17%	65,00%
	Διαφωνώ μερικώς	1	1	1		1	7,41%		2	1	2		10,87%	9,00%
	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ		2	3			9,26%		1	6			15,22%	12,00%
	Συμφωνώ μερικώς		2				3,70%	1	2	1			8,70%	6,00%
	Συμφωνώ απολύτως		1	1			3,70%		2	2	1	1	13,04%	8,00%
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
11	Κάθε μέρα ή σχεδόν κάθε μέρα	1	3	4	4	2	25,93%	1	2	2	2		15,22%	21,00%
	2-4 φορές την εβδομάδα	2	7	6	3	1	35,19%	2	4	6	5		36,96%	36,00%
	5-7 φορές το μήνα		1	3		2	11,11%		4	5	1		21,74%	16,00%
	1-3 φορές το μήνα	1	1	3	1	1	12,96%		1	3	1		10,87%	12,00%
	1-5 φορές κάθε έξι μήνες		1	2			5,56%	1			1		4,35%	5,00%
	Πιο σπάνια	1	2	1			7,41%		1	3		1	10,87%	9,00%
	Ποτέ				1		1,85%						0,00%	1,00%
Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%	

Πίνακας 16. Ανατολική περιοχή, απαντήσεις στις ερωτήσεις 6,7,10 και 11.

Δυτική περιοχή, απαντήσεις στις ερωτήσεις 6,7,10 και 11.

Περιοχή		Δυτικά												
Φύλο		Άνδρες					%	Γυναίκες					%	%
Ηλικία		18-30	31-40	41-50	51-60	61 και άνω		18-30	31-40	41-50	51-60	61 και άνω		
6	Εξωτερική Περιφερειακή	7	11	4	2	2	50,00%	5	7	4	2		37,50%	44,00%
	Η κατασκευή του μετρό	6	7	4	1	1	36,54%	5	9	2	3	2	43,75%	40,00%
	Ο εκσυγχρονισμός του αεροδρομίου ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	1	2	1		1	9,62%	2	3		1		12,50%	11,00%
	Ο εκσυγχρονισμός του λιμένα Θεσσαλονίκης	1	1				3,85%		1	2			6,25%	5,00%
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
7	Ναι	8	8	6	1	3	50,00%	5	2	3	4		29,17%	40,00%
	Όχι	7	9	3	1	1	40,38%	4	16	3	1	1	52,08%	46,00%
	ΔΞ/ΔΑ		4		1		9,62%	3	2	2	1	1	18,75%	14,00%
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
10	Διαφωνώ απολύτως	13	13	5	1	4	69,23%	7	18	5	5	2	77,08%	73,00%
	Διαφωνώ μερικώς	1	1	1	1		7,69%	2					4,17%	6,00%
	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	1	4				9,62%	1			1		4,17%	7,00%
	Συμφωνώ μερικώς		2	1	1		7,69%		2	2			8,33%	8,00%
	Συμφωνώ απολύτως		1	2			5,77%	2		1			6,25%	6,00%
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
11	Κάθε μέρα ή σχεδόν κάθε μέρα	1	2		1	2	11,54%	3		2		1	12,50%	12,00%
	2-4 φορές την εβδομάδα	4	4	4			23,08%	2	7	1	3		27,08%	25,00%
	5-7 φορές το μήνα	5	7	3			28,85%	3	7	2	3		31,25%	30,00%
	1-3 φορές το μήνα	2	6				15,38%	3	4	1			16,67%	16,00%
	1-5 φορές κάθε έξι μήνες		2		1		5,77%	1	1	2		1	10,42%	8,00%
	Πιο σπάνια	3		1	1		9,62%		1				2,08%	6,00%
	Ποτέ			1		2	5,77%						0,00%	3,00%
Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%	

Πίνακας 17. Δυτική περιοχή, απαντήσεις στις ερωτήσεις 6,7,10 και 11.

Βόρεια προάστια, απαντήσεις στις ερωτήσεις 6,7,10 και 11.

Περιοχή		Βόρεια προάστια												
		Άνδρες						Γυναίκες						% Περιφέρειας
Φύλο	Ηλικία	18	31	41	51	61	% Ανδρών	18	31	41	51	61	% Γυναικών	
		-	-	-	-	και		-	-	-	-	και		
		30	40	50	60	άνω								
6	Εξωτερική Περιφερειακή	2	11	4	3	1	41,18%	1	6	9	2		36,73%	39,00%
	Η κατασκευή του μετρό	4	5	7	1	3	39,22%	1	8	8	2	1	40,82%	40,00%
	Ο εκσυγχρονισμός του αεροδρομίου ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	3	3	3	1		19,61%	1	1		3		10,20%	15,00%
	Ο εκσυγχρονισμός του λιμένα Θεσσαλονίκης						0,00%	1	1	2	1	1	12,24%	6,00%
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
7	Ναι	5	16	13	4	3	80,39%	4	9	18	5	1	75,51%	78,00%
	Όχι	3	2		1		11,76%		7	1	3	1	24,49%	18,00%
	ΔΞ/ΔΑ	1	1	1		1	7,84%						0,00%	4,00%
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
10	Διαφωνώ απολύτως	4	13	5	5	4	60,78%	2	9	11	3	2	55,10%	58,00%
	Διαφωνώ μερικώς		2	1			5,88%		3	2	1		12,24%	9,00%
	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ		1	3			7,84%	1	1	2	1		10,20%	9,00%
	Συμφωνώ μερικώς	4	1	1			11,76%		3	4	1		16,33%	14,00%
	Συμφωνώ απολύτως	1	2	4			13,73%	1			2		6,12%	10,00%
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
11	Κάθε μέρα ή σχεδόν κάθε μέρα	2	3	3		2	19,61%	1	2	9	2	2	32,65%	26,00%
	2-4 φορές την εβδομάδα	3	8	6	2	1	39,22%		6	4	3		26,53%	33,00%
	5-7 φορές το μήνα		1	2	1		7,84%	2	6		1		18,37%	13,00%
	1-3 φορές το μήνα	2	5	1	2		19,61%		1	2			6,12%	13,00%
	1-5 φορές κάθε έξι μήνες		1	2		1	7,84%	1	1	2	1		10,20%	9,00%
	Πιο σπάνια	2	1				5,88%			2	1		6,12%	6,00%
	Ποτέ						0,00%						0,00%	0,00%
Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%	

Πίνακας 18. Βόρεια προάστια, απαντήσεις στις ερωτήσεις 6,7,10 και 11.

ΠΜΣ, απαντήσεις στις ερωτήσεις 6,7,10 και 11.

Περιοχή		Πολοδομικό συγκρότημα											% Περιφέρειας	
		Άνδρες						% Ανδρών	Γυναίκες					% Γυναικών
Φύλο	Ηλικία	18	31	41	51	61	%		18	31	41	51	61	
		-	-	-	-	και		-	-	-	-	και	άνω	
		30	40	50	60	άνω		30	40	50	60	άνω		
6	Εξωτερική Περιφερειακή	3	8	6	4	1	41,51%	1	3	6	3		27,66%	35,00%
	Η κατασκευή του μετρό	6	6	7	5	2	49,06%	6	9	7	3	2	57,45%	53,00%
	Ο εκσυγχρονισμός του αεροδρομίου ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ				1		1,89%		1	1	2		8,51%	5,00%
	Ο εκσυγχρονισμός του λιμένα Θεσσαλονίκης	1	2	1			7,55%			2		1	6,38%	7,00%
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
7	Ναι	4	10	11	9	2	67,92%	6	10	12	8	2	80,85%	74,00%
	Όχι	1					1,89%			1		1	4,26%	3,00%
	ΔΞ/ΔΑ	5	6	3	1	1	30,19%	1	3	3			14,89%	23,00%
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
10	Διαφωνώ απολύτως	3	6	8	7	3	50,94%	4	8	7	5	1	53,19%	52,00%
	Διαφωνώ μερικώς	3	1	2	2		15,09%	1	1	3	2	1	17,02%	16,00%
	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	2	6	2			18,87%	1	2	4	1		17,02%	18,00%
	Συμφωνώ μερικώς	2	3				9,43%		1	2		1	8,51%	9,00%
	Συμφωνώ απολύτως			2	1		5,66%	1	1				4,26%	5,00%
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
11	Κάθε μέρα ή σχεδόν κάθε μέρα			3	1	1	9,43%		2	3	1		12,77%	11,00%
	2-4 φορές την εβδομάδα	1	5	3	2		20,75%	3	6	4	2	2	36,17%	28,00%
	5-7 φορές το μήνα	5	1	4			18,87%	1		2	1	1	10,64%	15,00%
	1-3 φορές το μήνα		3	2	2		13,21%	1	2	2	4		19,15%	16,00%
	1-5 φορές κάθε έξι μήνες	1	3	1			9,43%		2	2			8,51%	9,00%
	Πιο σπάνια	3	4		4	1	22,64%	2	1	3			12,77%	18,00%
	Ποτέ			1	1	1	5,66%						0,00%	3,00%
Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%	

Πίνακας 19. ΠΜΣ, απαντήσεις στις ερωτήσεις 6,7,10 και 11.

Απαντήσεις ανά ηλικιακή ομάδα στις ερωτήσεις 6,7,10 & 11

		18 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 και άνω
6	Εξωτερική Περιφερειακή	33,33%	47,73%	44,07%	45,76%	36,00%
	Η κατασκευή του μετρό	51,52%	39,39%	41,53%	37,29%	52,00%
	Ο εκσυγχρονισμός του αεροδρομίου ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	10,61%	8,33%	5,93%	15,25%	4,00%
	Ο εκσυγχρονισμός του λιμένα Θεσσαλονίκης	4,55%	4,55%	8,47%	1,69%	8,00%
	Δεν απάντησαν	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
7	Ναι	62,12%	56,82%	76,27%	79,66%	72,00%
	Όχι	22,73%	26,52%	7,63%	11,86%	16,00%
	ΔΞ/ΔΑ	15,15%	16,67%	16,10%	8,47%	12,00%
	Δεν απάντησαν	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
10	Διαφωνώ απολύτως	60,61%	61,36%	54,24%	71,19%	84,00%
	Διαφωνώ μερικώς	12,12%	8,33%	9,32%	13,56%	8,00%
	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	9,09%	12,88%	16,95%	5,08%	0,00%
	Συμφωνώ μερικώς	10,61%	12,12%	9,32%	3,39%	4,00%
	Συμφωνώ απολύτως	7,58%	5,30%	10,17%	6,78%	4,00%
	Δεν απάντησαν	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
11	Κάθε μέρα ή σχεδόν κάθε μέρα	13,64%	10,61%	22,03%	18,64%	40,00%
	2-4 φορές την εβδομάδα	25,76%	35,61%	28,81%	33,90%	16,00%
	5-7 φορές το μήνα	24,24%	20,45%	17,80%	11,86%	12,00%
	1-3 φορές το μήνα	13,64%	17,42%	11,86%	16,95%	4,00%
	1-5 φορές κάθε έξι μήνες	6,06%	8,33%	9,32%	5,08%	8,00%
	Πιο σπάνια	16,67%	7,58%	8,47%	10,17%	8,00%
	Ποτέ	0,00%	0,00%	1,69%	3,39%	12,00%
	Δεν απάντησαν	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Πίνακας 20. Απαντήσεις ανά ηλικιακή ομάδα στις ερωτήσεις 6,7,10 & 11

Σχετική συχνότητα στις ερωτήσεις 6,7,10 & 11

rf: Σχετική συχνότητα		
6	Εξωτερική Περιφερειακή	42,75%
	Η κατασκευή του μετρό	41,75%
	Ο εκσυγχρονισμός του αεροδρομίου ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	8,75%
	Ο εκσυγχρονισμός του λιμένα Θεσσαλονίκης	5,50%
	Δεν απάντησαν	0,00%
7	Ναι	67,75%
	Όχι	17,50%
	ΔΞ/ΔΑ	14,75%
	Δεν απάντησαν	0,00%
10	Διαφωνώ απολύτως	62,00%
	Διαφωνώ μερικώς	10,00%
	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	11,50%
	Συμφωνώ μερικώς	9,25%
	Συμφωνώ απολύτως	7,25%
	Δεν απάντησαν	0,00%
11	Κάθε μέρα ή σχεδόν κάθε μέρα	17,50%
	2-4 φορές την εβδομάδα	30,50%
	5-7 φορές το μήνα	18,50%
	1-3 φορές το μήνα	14,25%
	1-5 φορές κάθε έξι μήνες	7,75%
	Πιο σπάνια	9,75%
	Ποτέ	1,75%
	Δεν απάντησαν	0,00%

Πίνακας 21. Σχετική συχνότητα στις ερωτήσεις 6,7,10 & 11

Ανατολική περιοχή, απαντήσεις στην ερώτηση 8.

Περιοχή	Φύλο	Ανατολικά											% Περιοχής		
		Άνδρες					% Ανδρών	Γυναίκες						% Γυναικών	
Ηλικία		18	31	41	51	61 και άνω		18	31	41	51	61 και άνω			
	8	Σκόνη	Ασήμαντη		2	3	3		14,81%	1	1	4	1		15,22%
Μικρή			2	4	10	1	2	35,19%	1	9	6	5		45,65%	40,00%
Αισθητή			2	4	1	4	2	24,07%	2		6	2		21,74%	23,00%
Σημαντική			1	5	5	1	2	25,93%		2	3	2	1	17,39%	22,00%
Δεν απάντησαν								0,00%						0,00%	0,00%
Ηχορύπανση		Ασήμαντη		3	3			11,11%		1	1			4,35%	8,00%
		Μικρή		3	5	3	1	22,22%	1	3	3	1		17,39%	20,00%
		Αισθητή	2	3	3		1	16,67%	1	5	9	6		45,65%	30,00%
		Σημαντική	3	6	8	6	4	50,00%	2	3	6	3	1	32,61%	42,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
Κίνηση βαρέων οχημάτων		Ασήμαντη		1	1	1	2	9,26%	1	3	3	1		17,39%	13,00%
		Μικρή	2	4	8	5		35,19%	2	4	4	4		30,43%	33,00%
		Αισθητή	1	7	5	2	3	33,33%	1	2	9	4		34,78%	34,00%
		Σημαντική	2	3	5	1	1	22,22%		3	3	1	1	17,39%	20,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
Μείωση αισθητικής		Ασήμαντη	1	4	2		1	14,81%	2	3	1			13,04%	14,00%
		Μικρή	1	3	8	6	2	37,04%	1	3	9	4		36,96%	37,00%
		Αισθητή	1	5	5	1	2	25,93%	1	4	7	4		34,78%	30,00%
		Σημαντική	2	3	4	2	1	22,22%		2	2	2	1	15,22%	19,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
Χλωρίδα - Πανίδα	Ασήμαντη		1				1,85%	1					2,17%	2,00%	
	Μικρή	1	1	4	3	1	18,52%		4	8			26,09%	22,00%	
	Αισθητή	3	7	3	4	4	38,89%	1	3	5	5		30,43%	35,00%	
	Σημαντική	1	6	12	2	1	40,74%	2	5	6	5	1	41,30%	41,00%	
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%	
Καυσαέρια	Ασήμαντη			1			1,85%	1	2	3	1		15,22%	8,00%	
	Μικρή	2	4	5	6	4	38,89%	2	6	4	4		34,78%	37,00%	
	Αισθητή	2	5	5	2	1	27,78%		2	7	5		30,43%	29,00%	
	Σημαντική	1	6	8	1	1	31,48%	1	2	5		1	19,57%	26,00%	
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%	

Πίνακας 22. Ανατολική περιοχή, απαντήσεις στην ερώτηση 8.

Δυτική περιοχή, απαντήσεις στην ερώτηση 8.

Περιοχή		Δυτικά													
Φύλο		Άνδρες					% Ανδρών	Γυναίκες					% Γυναικών	% Περιοχής	
Ηλικία		18	31	41	51	61 και άνω		18	31	41	51	61 και άνω			
8	Σκόνη	Ασήμαντη	6	4	5		2	32,69%	2	3	1	1	1	16,67%	25,00%
		Μικρή	4	8	2			26,92%	5	13	6	1		52,08%	39,00%
		Αισθητή	5	7	2	1	2	32,69%	2	2		2	1	14,58%	24,00%
		Σημαντική		2		2		7,69%	3	2	1	2		16,67%	12,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Ηχορύπανση	Ασήμαντη	2	2			1	9,62%	1	3	1	1		12,50%	11,00%
		Μικρή	9	7	3			36,54%	3	8	3	2		33,33%	35,00%
		Αισθητή	3	7	2	1	1	26,92%	4	6	2		1	27,08%	27,00%
		Σημαντική	1	5	4	2	2	26,92%	4	3	2	3	1	27,08%	27,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Κίνηση βαρέων οχημάτων	Ασήμαντη	1	1	2		1	9,62%	4	4	1	1		20,83%	15,00%
		Μικρή	9	7	3		2	40,38%	2	4	1	2		18,75%	30,00%
		Αισθητή	4	7	3	1		28,85%	5	10	5	2		45,83%	37,00%
		Σημαντική	1	6	1	2	1	21,15%	1	2	1	1	2	14,58%	18,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Μείωση αισθητικής	Ασήμαντη	4	4	3	2	1	26,92%	4	2	1	2		18,75%	23,00%
		Μικρή	5	5	4		1	28,85%	1	8	2	2		27,08%	28,00%
		Αισθητή	4	7	1		1	25,00%	5	8	4	1		37,50%	31,00%
		Σημαντική	2	5	1	1	1	19,23%	2	2	1	1	2	16,67%	18,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Χλωρίδα - Πανίδα	Ασήμαντη	1	1	1		1	7,69%	3	1		1		10,42%	9,00%
		Μικρή	6	5	2	1		26,92%	1	4	1			12,50%	20,00%
		Αισθητή	6	12	3	1	3	48,08%	6	11	6	3		54,17%	51,00%
		Σημαντική	2	3	3	1		17,31%	2	4	1	2	2	22,92%	20,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Καυσαέρια	Ασήμαντη		2				3,85%	1	1		2		8,33%	6,00%
		Μικρή	3	2	3		3	21,15%	1	4				10,42%	16,00%
		Αισθητή	7	5	2		1	28,85%	4	6	6	1	1	37,50%	33,00%
Σημαντική		5	12	4	3		46,15%	6	9	2	3	1	43,75%	45,00%	
Δεν απάντησαν							0,00%						0,00%	0,00%	

Πίνακας 23. Δυτική περιοχή, απαντήσεις στην ερώτηση 8.

Βόρεια προάστια, απαντήσεις στην ερώτηση 8.

Περιοχή		Βόρεια προάστια													
Φύλο		Άνδρες					% Ανδρών	Γυναίκες					% Γυναικών	% Περιφέρειας	
Ηλικία		18	31	41	51	61 και άνω		18	31	41	51	61 και άνω			
8	Σκόνη	Ασήμαντη		2	2			7,84%	3	4	3	1		22,45%	15,00%
		Μικρή	5	6	10	2	2	49,02%	1	5	2	2	1	22,45%	36,00%
		Αισθητή	2	5	2	2	2	25,49%		5	6	2	1	28,57%	27,00%
		Σημαντική	2	6		1		17,65%		2	8	3		26,53%	22,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Ηχορύπανση	Ασήμαντη			1			1,96%	1	1				4,08%	3,00%
		Μικρή	2	4	2	1		17,65%		6	2		1	18,37%	18,00%
		Αισθητή	2	10	9	3	4	54,90%	2	4	6	3		30,61%	43,00%
		Σημαντική	5	5	2	1		25,49%	1	5	11	5	1	46,94%	36,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Κίνηση βαρέων οχημάτων	Ασήμαντη	2	5	2	1		19,61%			4	2		12,24%	16,00%
		Μικρή	2	4	2	3	1	23,53%	3	5	5			26,53%	25,00%
		Αισθητή	3	10	9		3	49,02%	1	5	5	3	1	30,61%	40,00%
		Σημαντική	2		1	1		7,84%		6	5	3	1	30,61%	19,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Μείωση αισθητικής	Ασήμαντη	5	2	3			19,61%		3	4	2		18,37%	19,00%
		Μικρή		3	5	2	2	23,53%	1	1	6	1		18,37%	21,00%
		Αισθητή	1	8	4	1	2	31,37%	2	6	3			22,45%	27,00%
		Σημαντική	3	6	2	2		25,49%	1	6	6	5	2	40,82%	33,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Χλωρίδα - Πανίδα	Ασήμαντη		1				1,96%		1	3	1		10,20%	6,00%
		Μικρή	4	2	4	1	2	25,49%	1	7	2	1		22,45%	24,00%
		Αισθητή	1	5	4	1	2	25,49%	1	6	8	1		32,65%	29,00%
		Σημαντική	4	11	6	3		47,06%	2	2	6	5	2	34,69%	41,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Καυσαέρια	Ασήμαντη		1	1			3,92%						0,00%	2,00%
		Μικρή	1	2	2	1		11,76%	2	5	2		1	20,41%	16,00%
		Αισθητή	4	5	7	1	4	41,18%	1	4	4	2		22,45%	32,00%
Σημαντική		4	11	4	3		43,14%	1	7	13	6	1	57,14%	50,00%	
Δεν απάντησαν							0,00%						0,00%	0,00%	

Πίνακας 24. Βόρεια προάστια, απαντήσεις στην ερώτηση 8.

ΠΣΘ, απαντήσεις στην ερώτηση 8.

Περιοχή	Φύλο	Πολεοδομικό συγκρότημα											% Γυναικών	% Περιοχής	
		Άνδρες					% Ανδρών	Γυναίκες							
Ηλικία		18	31	41	51	61			18	31	41	51	61		
		30	40	50	60	και άνω	30		40	50	60	και άνω			
8	Σκόνη	Ασήμαντη	1	5	4	2	2	26,42%	3	3	1			14,89%	21,00%
		Μικρή	1	8	5	3		32,08%	1	3	4	2		21,28%	27,00%
		Αισθητή	6	2	1	2	1	22,64%	2	5	5	3	1	34,04%	28,00%
		Σημαντική	2	1	4	3		18,87%	1	2	6	3	2	29,79%	24,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Ηχορύπανση	Ασήμαντη		1	1	1		5,66%		2	1			6,38%	6,00%
		Μικρή	2	10	3	3	2	37,74%	2	3	3	1		19,15%	29,00%
		Αισθητή	5	1	4	3	1	26,42%	3	5	4	3	1	34,04%	30,00%
		Σημαντική	3	4	6	3		30,19%	2	3	8	4	2	40,43%	35,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Κίνηση βαρέων οχημάτων	Ασήμαντη		3	1	2		11,32%	1	2	1			8,51%	10,00%
		Μικρή	4	5	6	2	2	35,85%	4	4	3	4		31,91%	34,00%
		Αισθητή	3	4	2	4	1	26,42%	1	4	5	2	1	27,66%	27,00%
		Σημαντική	3	4	5	2		26,42%	1	3	7	2	2	31,91%	29,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Μείωση αισθητικής	Ασήμαντη	4	5	2	1		22,64%	1	2				6,38%	15,00%
		Μικρή	5	5	7	2	2	39,62%	3	2	3	3		23,40%	32,00%
		Αισθητή		4	4	6	1	28,30%	3	6	8	3	2	46,81%	37,00%
		Σημαντική	1	2	1	1		9,43%		3	5	2	1	23,40%	16,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Χλωρίδα - Πανίδα	Ασήμαντη	2	1	2		2	13,21%	1					2,13%	8,00%
		Μικρή	3	6	4	4		32,08%	4	2	2	1		19,15%	26,00%
		Αισθητή	3	6	5	3		32,08%	2	4	4	4	2	34,04%	33,00%
		Σημαντική	2	3	3	3	1	22,64%		7	10	3	1	44,68%	33,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Καυσαέρια	Ασήμαντη			1	1		3,77%						0,00%	2,00%
		Μικρή	3	3	4	3	2	28,30%	2	6	2	3		27,66%	28,00%
		Αισθητή	3	4	4	2	1	26,42%	4	3	6	3	1	36,17%	31,00%
Σημαντική		4	9	5	4		41,51%	1	4	8	2	2	36,17%	39,00%	
Δεν απάντησαν							0,00%						0,00%	0,00%	

Πίνακας 25. ΠΣΘ, απαντήσεις στην ερώτηση 8.

Απαντήσεις ανά ηλικιακή ομάδα στην ερώτηση 8.

		18 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 και άνω	
8	Σκόνη	Ασήμαντη	24,24%	18,18%	19,49%	13,56%	20,00%
		Μικρή	30,30%	42,42%	38,14%	27,12%	20,00%
		Αισθητή	31,82%	22,73%	19,49%	30,51%	40,00%
		Σημαντική	13,64%	16,67%	22,88%	28,81%	20,00%
		Δεν απάντησαν	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ηχορύπανση	Ασήμαντη	6,06%	9,85%	6,78%	3,39%	4,00%
		Μικρή	28,79%	33,33%	20,34%	18,64%	16,00%
		Αισθητή	33,33%	31,06%	33,05%	32,20%	36,00%
		Σημαντική	31,82%	25,76%	39,83%	45,76%	44,00%
		Δεν απάντησαν	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Κίνηση βαρέων οχημάτων	Ασήμαντη	13,64%	14,39%	12,71%	13,56%	12,00%
		Μικρή	42,42%	28,03%	27,12%	33,90%	20,00%
		Αισθητή	28,79%	37,12%	36,44%	30,51%	36,00%
		Σημαντική	15,15%	20,45%	23,73%	22,03%	32,00%
		Δεν απάντησαν	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Μείωση αισθητικής	Ασήμαντη	31,82%	18,94%	13,56%	11,86%	8,00%
		Μικρή	25,76%	22,73%	37,29%	33,90%	28,00%
		Αισθητή	25,76%	36,36%	30,51%	27,12%	32,00%
		Σημαντική	16,67%	21,97%	18,64%	27,12%	32,00%
		Δεν απάντησαν	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Χλωρίδα - Πανίδα	Ασήμαντη	12,12%	4,55%	5,08%	3,39%	12,00%
		Μικρή	30,30%	23,48%	22,88%	18,64%	12,00%
		Αισθητή	34,85%	40,91%	32,20%	37,29%	44,00%
		Σημαντική	22,73%	31,06%	39,83%	40,68%	32,00%
		Δεν απάντησαν	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Καυσαέρια	Ασήμαντη	3,03%	4,55%	5,08%	6,78%	0,00%	
	Μικρή	24,24%	24,24%	18,64%	28,81%	40,00%	
	Αισθητή	37,88%	25,76%	34,75%	27,12%	36,00%	
	Σημαντική	34,85%	45,45%	41,53%	37,29%	24,00%	
	Δεν απάντησαν	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	

Πίνακας 26. Απαντήσεις ανά ηλικιακή ομάδα στην ερώτηση 8.

Σχετική συχνότητα στην ερώτηση 8.

rf: Σχετική συχνότητα			
8	Σκόνη	Ασήμαντη	19,00%
		Μικρή	35,50%
		Αισθητή	25,50%
		Σημαντική	20,00%
		Δεν απάντησαν	0,00%
	Ηχορύπανση	Ασήμαντη	7,00%
		Μικρή	25,50%
		Αισθητή	32,50%
		Σημαντική	35,00%
		Δεν απάντησαν	0,00%
	Κίνηση βαρέων οχημάτων	Ασήμαντη	13,50%
		Μικρή	30,50%
		Αισθητή	34,50%
		Σημαντική	21,50%
		Δεν απάντησαν	0,00%
	Μείωση αισθητικής	Ασήμαντη	17,75%
		Μικρή	29,50%
		Αισθητή	31,25%
		Σημαντική	21,50%
		Δεν απάντησαν	0,00%
	Χλωρίδα - Πανίδα	Ασήμαντη	6,25%
		Μικρή	23,00%
		Αισθητή	37,00%
		Σημαντική	33,75%
		Δεν απάντησαν	0,00%
Καυσαέρια	Ασήμαντη	4,50%	
	Μικρή	24,25%	
	Αισθητή	31,25%	
	Σημαντική	40,00%	
	Δεν απάντησαν	0,00%	

Πίνακας 27. Σχετική συχνότητα στην ερώτηση 8.

Ανατολική περιοχή, απαντήσεις στην ερώτηση 9.

Περιοχή		Ανατολικά											%	%	
Φύλο		Άνδρες					%	Γυναίκες							%
Ηλικία		18	31	41	51	61		%	18	31	41	51	61	%	
		-	-	-	-	και	Ανδρών		-	-	-	-	και		Γυναικών
		30	40	50	60	άνω		30	40	50	60	άνω			
9	Σκόνη	Ασήμαντη		3	2	3	1	16,67%	1	1	3	1		13,04%	15,00%
		Μικρή		3	6	1	2	22,22%	3	7	4	4		39,13%	30,00%
		Αισθητή	4	1	4	3	2	25,93%		3	10	5		39,13%	32,00%
		Σημαντική	1	8	7	2	1	35,19%		1	2		1	8,70%	23,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Ηχορύπανση	Ασήμαντη		2		1		5,56%				1		2,17%	4,00%
		Μικρή		3	2		1	11,11%		2	3			10,87%	11,00%
		Αισθητή	3	2	6	3		25,93%	2	4	11	2		41,30%	33,00%
		Σημαντική	2	8	11	5	5	57,41%	2	6	5	7	1	45,65%	52,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Κίνηση βαρέων οχημάτων	Ασήμαντη	1		1	1		5,56%	1	1	2	1		10,87%	8,00%
		Μικρή	3	4	4	2	3	29,63%	2	5	3	5		32,61%	31,00%
		Αισθητή		7	11	3	3	44,44%	1	4	11	2		39,13%	42,00%
		Σημαντική	1	4	3	3		20,37%		2	3	2	1	17,39%	19,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Μείωση αισθητικής	Ασήμαντη		3	2	2		12,96%		1	1			4,35%	9,00%
		Μικρή	2	3	3	3	4	27,78%	3	4	8	2		36,96%	32,00%
		Αισθητή	2	6	11	2	2	42,59%	1	6	8	6		45,65%	44,00%
		Σημαντική	1	3	3	2		16,67%		1	2	2	1	13,04%	15,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
Χλωρίδα - Πανίδα	Ασήμαντη		2		1		5,56%						0,00%	3,00%	
	Μικρή		3	1	2	1	12,96%		2	2			8,70%	11,00%	
	Αισθητή	4	6	7	3	3	42,59%	4	5	12	5		56,52%	49,00%	
	Σημαντική	1	4	11	3	2	38,89%		5	5	5	1	34,78%	37,00%	
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%	
Καυσαέρια	Ασήμαντη				1	1	3,70%		1	1			4,35%	4,00%	
	Μικρή	1	5	1	3	2	22,22%	2	4	4	1		23,91%	23,00%	
	Αισθητή	2	5	7	2	1	31,48%	1	3	9	6		41,30%	36,00%	
	Σημαντική	2	5	11	3	2	42,59%	1	4	5	3	1	30,43%	37,00%	
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%	

Πίνακας 28. Ανατολική περιοχή, απαντήσεις στην ερώτηση 9.

Δυτική περιοχή, απαντήσεις στην ερώτηση 9.

Περιοχή		Δυτικά													
Φύλο		Άνδρες					% Ανδρών	Γυναίκες					% Γυναικών	% Περιοχής	
Ηλικία		18-30	31-40	41-50	51-60	61 και άνω		18-30	31-40	41-50	51-60	61 και άνω			
9	Σκόνη	Ασήμαντη	4	2	5		2	25,00%	3	3	2			16,67%	21,00%
		Μικρή	5	10	2		1	34,62%	4	7	2	1	1	31,25%	33,00%
		Αισθητή	4	7				21,15%	3	8	3	4		37,50%	29,00%
		Σημαντική	2	2	2	3	1	19,23%	2	2	1	1	1	14,58%	17,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Ηχορύπανση	Ασήμαντη	2	2			1	9,62%	1	1				4,17%	7,00%
		Μικρή	3	5	2			19,23%	3	8	2			27,08%	23,00%
		Αισθητή	6	4	2			23,08%	4	7	3	3		35,42%	29,00%
		Σημαντική	4	10	5	3	3	48,08%	4	4	3	3	2	33,33%	41,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Κίνηση βαρέων οχημάτων	Ασήμαντη		1	1	1		5,77%	3	2	1	1		14,58%	10,00%
		Μικρή	5	5	3		2	28,85%	2	5		2		18,75%	24,00%
		Αισθητή	8	5	5		2	38,46%	5	8	4	2		39,58%	39,00%
		Σημαντική	2	10		2		26,92%	2	5	3	1	2	27,08%	27,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Μείωση αισθητικής	Ασήμαντη	4	4	1	1		19,23%	2			1		6,25%	13,00%
		Μικρή	3	1	3	1	2	19,23%	1	7	3			22,92%	21,00%
		Αισθητή	3	11	3		1	34,62%	6	8	3	3		41,67%	38,00%
		Σημαντική	5	5	2	1	1	26,92%	3	5	2	2	2	29,17%	28,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Χλωρίδα - Πανίδα	Ασήμαντη	1	2				5,77%						0,00%	3,00%
		Μικρή	4	2			1	13,46%	2	3	1	2		16,67%	15,00%
		Αισθητή	4	9	3	2	2	38,46%	7	8	5	1		43,75%	41,00%
		Σημαντική	6	8	6	1	1	42,31%	3	9	2	3	2	39,58%	41,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Καυσάερια	Ασήμαντη		1				1,92%						0,00%	1,00%
		Μικρή	3	1			2	11,54%	2	4		1		14,58%	13,00%
		Αισθητή	5	7	2		1	28,85%	6	4	5	1		33,33%	31,00%
Σημαντική		7	12	7	3	1	57,69%	4	12	3	4	2	52,08%	55,00%	
Δεν απάντησαν							0,00%						0,00%	0,00%	

Πίνακας 29. Δυτική περιοχή, απαντήσεις στην ερώτηση 9.

Βόρεια προάστια, απαντήσεις στην ερώτηση 9.

Περιοχή		Βόρεια προάστια													
Φύλο		Άνδρες					% Ανδρών	Γυναίκες					% Γυναικών	% Περιοχής	
Ηλικία		18	31	41	51	61 και άνω		18	31	41	51	61 και άνω			
		30	40	50	60		30	40	50	60					
9	Σκόνη	Ασήμαντη		1	1	1	5,88%	1		5	2		16,33%	11,00%	
		Μικρή	2	7	4	1	1	29,41%	2	7	3	1	1	28,57%	29,00%
		Αισθητή	2	4	4	2		23,53%	1	4	4	1	1	22,45%	23,00%
		Σημαντική	5	7	5	1	3	41,18%		5	7	4		32,65%	37,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Ηχορύπανση	Ασήμαντη	1					1,96%		1				2,04%	2,00%
		Μικρή		2	2			7,84%	2	4	2	1		18,37%	13,00%
		Αισθητή	2	5	8	2	2	37,25%		5	3	1	2	22,45%	30,00%
		Σημαντική	6	12	4	3	2	52,94%	2	6	14	6		57,14%	55,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Κίνηση βαρέων οχημάτων	Ασήμαντη	3	4	1	1		17,65%	2	2	4	3		22,45%	20,00%
		Μικρή	2	4	6	1	1	27,45%	2	4	4	2		24,49%	26,00%
		Αισθητή	3	7	4	1	2	33,33%		7	5			24,49%	29,00%
		Σημαντική	1	4	3	2	1	21,57%		3	6	3	2	28,57%	25,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Μείωση αισθητικής	Ασήμαντη	2	4	2			15,69%	1	1	1	2		10,20%	13,00%
		Μικρή	4	3	3		1	21,57%	2	3	3			16,33%	19,00%
		Αισθητή	1	6	8	2	2	37,25%	1	7	7	3	1	38,78%	38,00%
		Σημαντική	2	6	1	3	1	25,49%		5	8	3	1	34,69%	30,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Χλωρίδα - Πανίδα	Ασήμαντη		2	1			5,88%	1	1	1	1		8,16%	7,00%
		Μικρή	2	2	4		2	19,61%		1	1			4,08%	12,00%
		Αισθητή	1	3	4	2	1	21,57%	2	7	6	1		32,65%	27,00%
		Σημαντική	6	12	5	3	1	52,94%	1	7	11	6	2	55,10%	54,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Καυσάερια	Ασήμαντη						0,00%						0,00%	0,00%
		Μικρή	2		3	1		11,76%	1	3	5	1	1	22,45%	17,00%
		Αισθητή	3	10	4	1	3	41,18%	2	6	5	2		30,61%	36,00%
Σημαντική		4	9	7	3	1	47,06%	1	7	9	5	1	46,94%	47,00%	
Δεν απάντησαν							0,00%						0,00%	0,00%	

Πίνακας 30. Βόρεια προάστια, απαντήσεις στην ερώτηση 9.

ΠΣΘ, απαντήσεις στην ερώτηση 9.

Περιοχή		Πολεοδομικό συγκρότημα											% Γυναίκων	% Περιφέρειας	
		Άνδρες					% Ανδρών	Γυναίκες							
Φύλο	Ηλικία	18	31	41	51	61 και άνω		18	31	41	51	61 και άνω	% Γυναίκων	% Περιφέρειας	
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
9	Σκόνη	Ασήμαντη	2	4	4	2	1	24,53%	3	1	1	2	14,89%	20,00%	
		Μικρή	3	1	4	3	1	22,64%	1	3	2	1	1	17,02%	20,00%
		Αισθητή	2	7	3	2	1	28,30%	2	7	5	3	1	38,30%	33,00%
		Σημαντική	3	4	3	3		24,53%	1	2	8	2	1	29,79%	27,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Ηχορύπανση	Ασήμαντη	1	2	1	1		9,43%		1		2	6,38%	8,00%	
		Μικρή	2	2	3	3		18,87%	2	1	1	2	12,77%	16,00%	
		Αισθητή	5	6	4	1	2	33,96%	1	8	9	3	2	48,94%	41,00%
		Σημαντική	2	6	6	5	1	37,74%	4	3	6	1	1	31,91%	35,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Κίνηση βαρέων οχημάτων	Ασήμαντη		1	1	2		7,55%				2	4,26%	6,00%	
		Μικρή	4	2	3	3		22,64%	3	5	4	2	2	34,04%	28,00%
		Αισθητή	3	3	7	2	1	30,19%	2	5	6	3	1	36,17%	33,00%
		Σημαντική	3	10	3	3	2	39,62%	2	3	6	1		25,53%	33,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
	Μείωση αισθητικής	Ασήμαντη	4	5	2	2		24,53%	2	1	1		8,51%	17,00%	
		Μικρή	3	6	6	2	1	33,96%	2	6	3	3	1	31,91%	33,00%
		Αισθητή	2		3	3	1	16,98%		4	8	3	1	34,04%	25,00%
		Σημαντική	1	5	3	3	1	24,53%	3	2	4	2	1	25,53%	25,00%
		Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%
Χλωρίδα - Πανίδα	Ασήμαντη	1	4	2			13,21%			1		2,13%	8,00%		
	Μικρή	2	4	3	2		20,75%	3	2		3	17,02%	19,00%		
	Αισθητή	4	5	3	4	1	32,08%	3	4	5	2	1	31,91%	32,00%	
	Σημαντική	3	3	6	4	2	33,96%	1	7	10	3	2	48,94%	41,00%	
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%	
Καυσαέρια	Ασήμαντη			2	2		7,55%					0,00%	4,00%		
	Μικρή	1	2	3	3	1	18,87%	2	4	4	3	2	31,91%	25,00%	
	Αισθητή	3	5	2	1	1	22,64%	4	4	3	3		29,79%	26,00%	
	Σημαντική	6	9	7	4	1	50,94%	1	5	9	2	1	38,30%	45,00%	
	Δεν απάντησαν						0,00%						0,00%	0,00%	

Πίνακας 31. ΠΣΘ, απαντήσεις στην ερώτηση 9.

Απαντήσεις ανά ηλικιακή ομάδα στην ερώτηση 9.

			18 - 30	31 - 40	41 - 50	51 - 60	61 και άνω
9	Σκόνη	Ασήμαντη	21,21%	11,36%	19,49%	18,64%	16,00%
		Μικρή	30,30%	34,09%	22,88%	20,34%	32,00%
		Αισθητή	27,27%	31,06%	27,97%	33,90%	20,00%
		Σημαντική	21,21%	23,48%	29,66%	27,12%	32,00%
		Δεν απάντησαν	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ηχορύπανση	Ασήμαντη	7,58%	6,82%	0,85%	8,47%	4,00%
		Μικρή	18,18%	20,45%	14,41%	10,17%	4,00%
		Αισθητή	34,85%	31,06%	38,98%	25,42%	32,00%
		Σημαντική	39,39%	41,67%	45,76%	55,93%	60,00%
		Δεν απάντησαν	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Κίνηση βαρέων οχημάτων	Ασήμαντη	15,15%	8,33%	9,32%	20,34%	0,00%
		Μικρή	34,85%	25,76%	22,88%	28,81%	32,00%
		Αισθητή	33,33%	34,85%	44,92%	22,03%	36,00%
		Σημαντική	16,67%	31,06%	22,88%	28,81%	32,00%
		Δεν απάντησαν	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Μείωση αισθητικής	Ασήμαντη	22,73%	14,39%	8,47%	13,56%	0,00%
		Μικρή	30,30%	25,00%	27,12%	18,64%	36,00%
		Αισθητή	24,24%	36,36%	43,22%	37,29%	32,00%
		Σημαντική	22,73%	24,24%	21,19%	30,51%	32,00%
		Δεν απάντησαν	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Χλωρίδα - Πανίδα	Ασήμαντη	4,55%	8,33%	4,24%	3,39%	0,00%
		Μικρή	19,70%	14,39%	10,17%	15,25%	16,00%
		Αισθητή	43,94%	35,61%	38,14%	33,90%	32,00%
		Σημαντική	31,82%	41,67%	47,46%	47,46%	52,00%
		Δεν απάντησαν	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Καυσαέρια	Ασήμαντη	0,00%	1,52%	2,54%	5,08%	4,00%	
	Μικρή	21,21%	17,42%	16,95%	22,03%	32,00%	
	Αισθητή	39,39%	33,33%	31,36%	27,12%	24,00%	
	Σημαντική	39,39%	47,73%	49,15%	45,76%	40,00%	
	Δεν απάντησαν	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
			66	132	118	59	25

Πίνακας 32. Απαντήσεις ανά ηλικιακή ομάδα στην ερώτηση 9.

Σχετική συχνότητα στην ερώτηση 9.

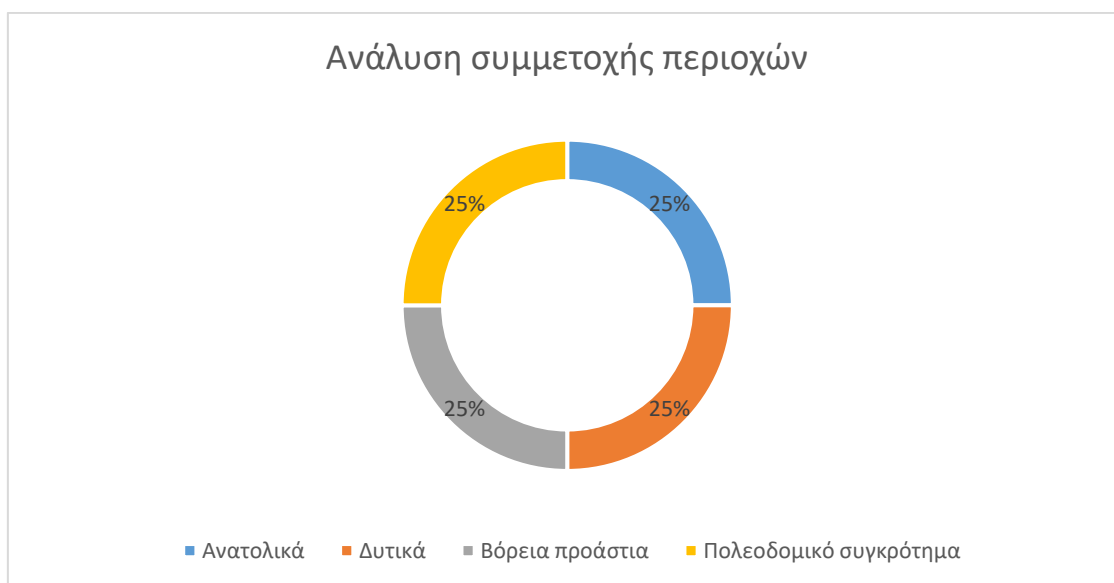
rf: Σχετική συχνότητα			
9	Σκόνη	Ασήμαντη	16,75%
		Μικρή	28,00%
		Αισθητή	29,25%
		Σημαντική	26,00%
		Δεν απάντησαν	0,00%
	Ηχορύπανση	Ασήμαντη	5,25%
		Μικρή	15,75%
		Αισθητή	33,25%
		Σημαντική	45,75%
		Δεν απάντησαν	0,00%
	Κίνηση βαρέων οχημάτων	Ασήμαντη	11,00%
		Μικρή	27,25%
		Αισθητή	35,75%
		Σημαντική	26,00%
		Δεν απάντησαν	0,00%
	Μείωση αισθητικής	Ασήμαντη	13,00%
		Μικρή	26,25%
		Αισθητή	36,25%
		Σημαντική	24,50%
		Δεν απάντησαν	0,00%
	Χλωρίδα - Πανίδα	Ασήμαντη	5,25%
		Μικρή	14,25%
		Αισθητή	37,25%
		Σημαντική	43,25%
		Δεν απάντησαν	0,00%
Καυσαέρια	Ασήμαντη	2,25%	
	Μικρή	19,50%	
	Αισθητή	32,25%	
	Σημαντική	46,00%	
	Δεν απάντησαν	0,00%	

Πίνακας 33. Σχετική συχνότητα στην ερώτηση 9.

Σύμφωνα με τα στοιχεία από τους παραπάνω πίνακες προκύπτουν οι εξής γραφικές παραστάσεις για τις κατηγορίες:

- Ανάλυση συμμετοχής περιοχών
- Συμμετοχή γυναικών
- Συμμετοχή ανδρών
- Ανάλυση ηλικιακών ομάδων

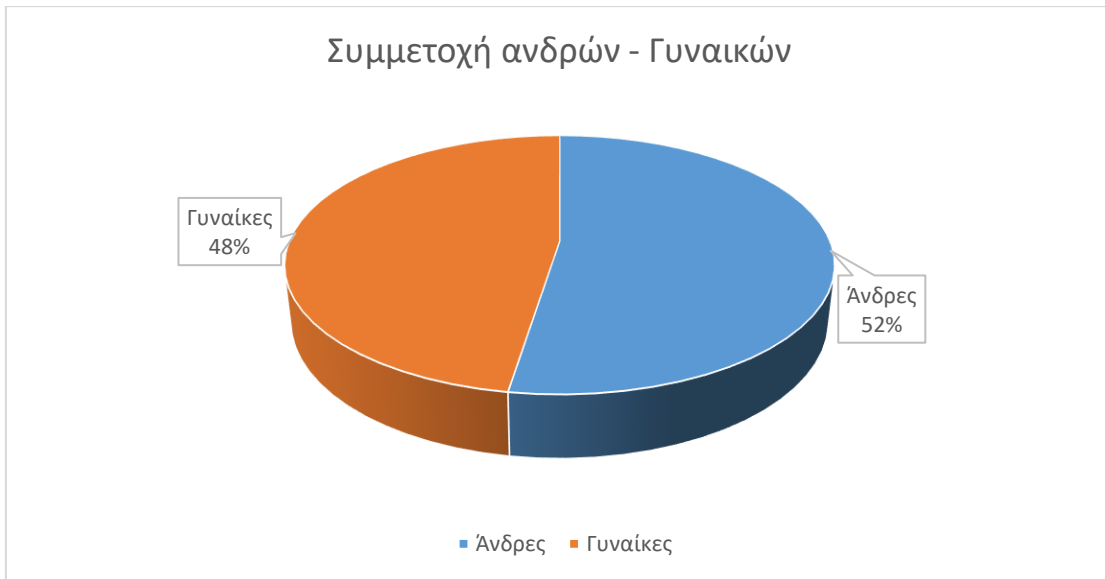
Λόγω του ισομοιρασμού των ερωτηματολογίων (100 ανά περιοχή) η ανάλυση συμμετοχής των περιοχών δίνει, όπως είναι λογικό, το παρακάτω διάγραμμα



Διάγραμμα 1. Ανάλυση συμμετοχής περιοχών

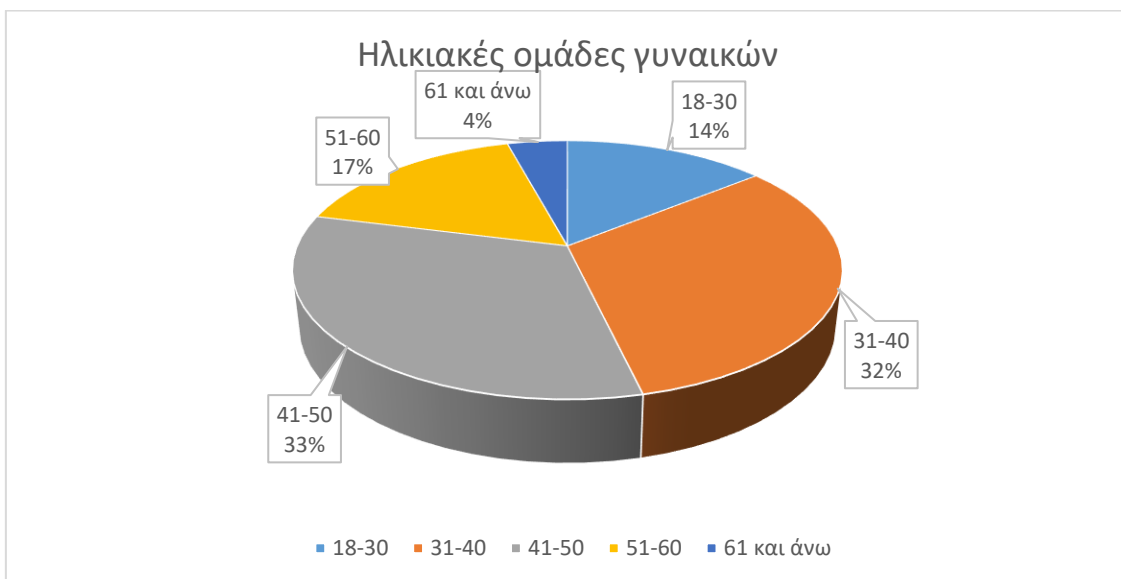
Όπως γνωρίζαμε ήδη η συμμετοχή σχετικά με τα άτομα που απάντησαν από κάθε περιοχή δεν έχει κάποια διαφορά σχετικά στην κατηγορία “περιοχή”.

Το επόμενο διάγραμμα που αφορά την συμμετοχή των γυναικών και των ανδρών που συμμετείχαν στην έρευνα.



Διάγραμμα 2. Ποσοστά συμμετοχής των δύο φύλων.

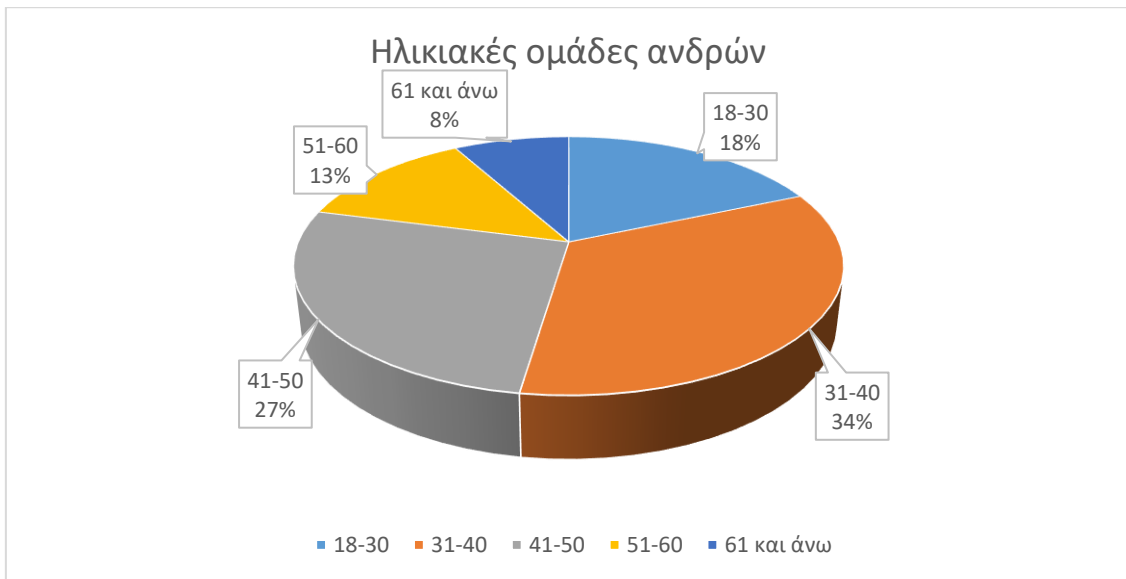
- ❖ Στο διάγραμμα αυτό παρατηρείται πως η συμμετοχή των ανδρών είναι ελαφρώς μεγαλύτερη από αυτή των γυναικών.



Διάγραμμα 3. Ποσοστά ηλικιακών ομάδων γυναικών.

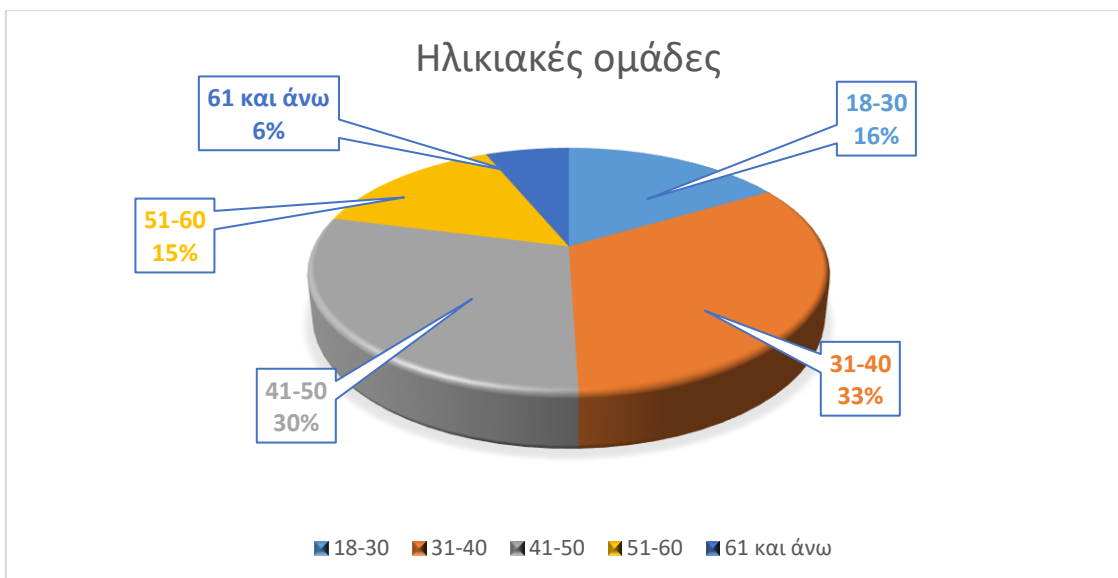
- ❖ Αναλύοντας την παραπάνω γραφική παράσταση παρατηρείται πως αρχικά το ποσοστό συμμετοχής μεγαλώνει έως και την τρίτη ομάδα ενώ στις δύο τελευταίες παρατηρείται μείωση.

- ❖ Η ηλικιακή ομάδα 41-50 ετών είναι οριακά πρώτη με διαφορά μόλις 1% από την ηλικιακή ομάδα 31-40 ετών.
- ❖ Όσο για την ηλικιακή ομάδα 61 και άνω δεν υπήρξε έντονο ενδιαφέρον για συμμετοχή



Διάγραμμα 4. Ποσοστά ηλικιακών ομάδων ανδρών.

- ❖ Στους άνδρες η ηλικιακή ομάδα που κατέχει τη πρώτη θέση είναι αυτή των 31-40 ετών με ποσοστό 34%, διαφορά 7% από την δεύτερη ομάδα όπου είναι η 41-50 ετών με ποσοστό 27%.

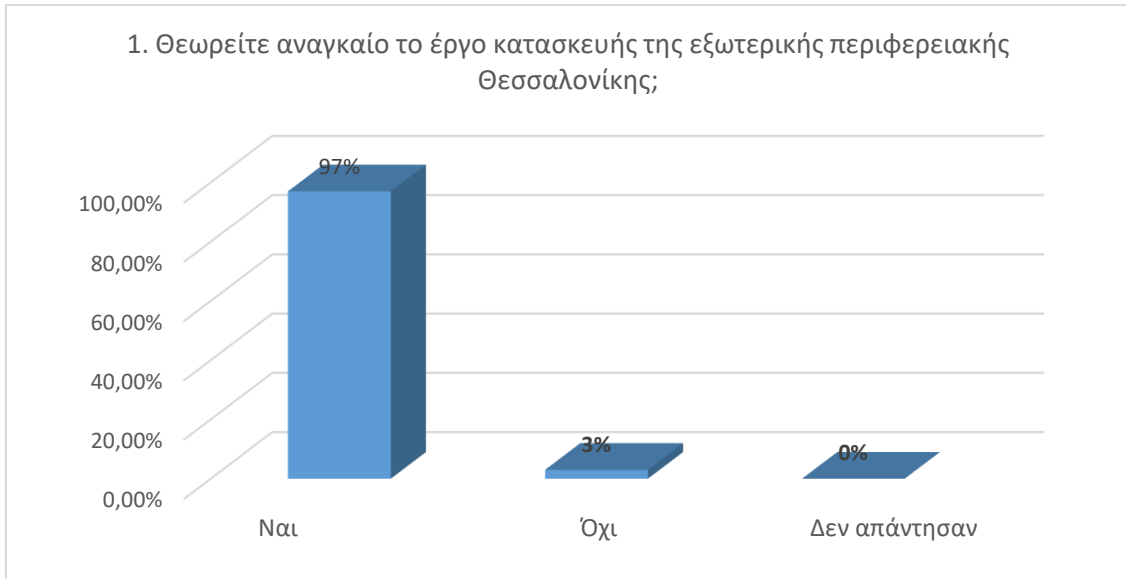


Διάγραμμα 5. Ποσοστά ηλικιακών ομάδων των πολιτών.

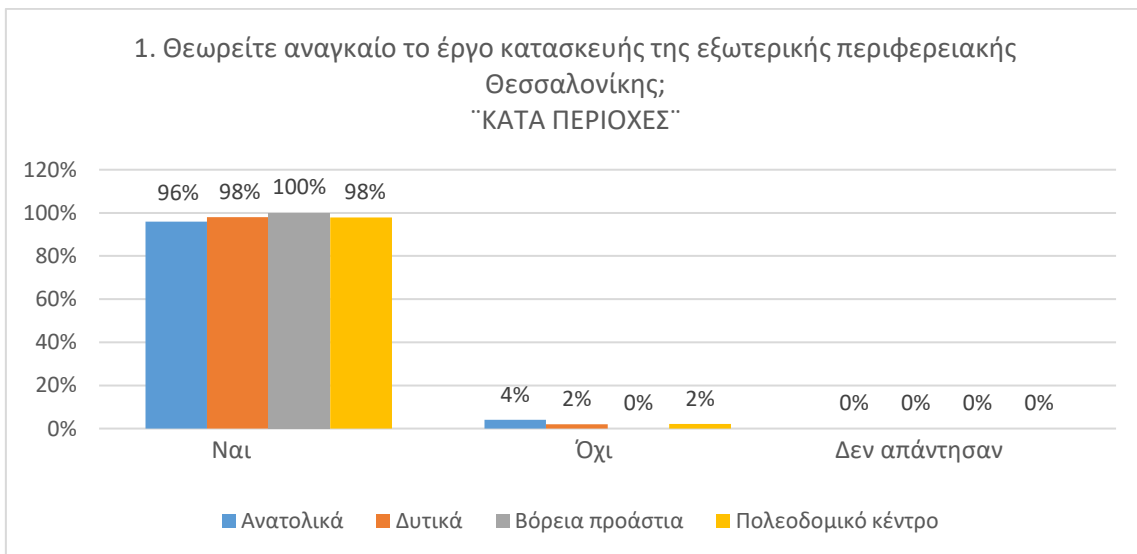
- ❖ Είναι εκπληκτικό πως οι ηλικιακές ομάδες των 31-40 & 41-50 ετών αποτελούν σχεδόν τα 2/3 του συνόλου.
- ❖ Η ηλικιακή ομάδα 31-40 ετών είναι πρώτη με ποσοστό 33% και η 61 και άνω τελευταία με 6%.
- ❖ Η διαφορά μεταξύ των ηλικιακών ομάδων 18-30 & 51-60 ετών είναι μόλις 1% και αυτό ίσως είναι λίγο ανησυχητικό μιας και οι πιο νέοι θα πρέπει να είναι αρκετά πιο δραστήριοι και ενεργοί καθώς θεωρητικά έχουν περισσότερο ελεύθερο χρόνο και μεγαλύτερη δίψα για μάθηση.

Ακολουθούν οι γραφικές παραστάσεις με την ανάλυση της κάθε ερώτησης.

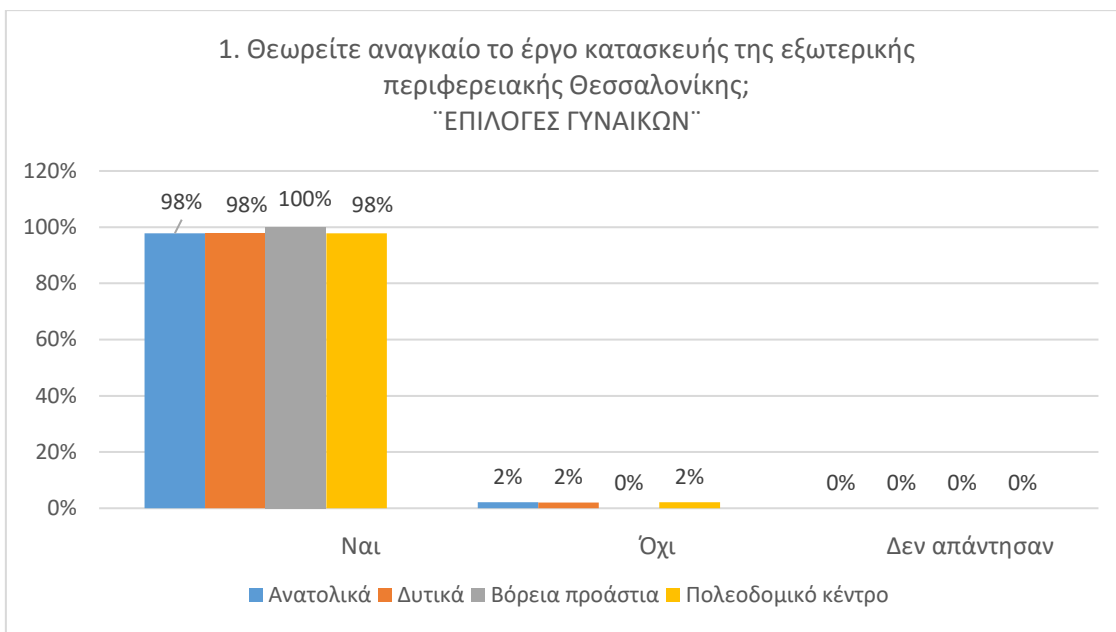
Ανάλυση ερώτησης 1. Θεωρείτε αναγκαίο το έργο κατασκευής της εξωτερικής περιφερειακής Θεσσαλονίκης;



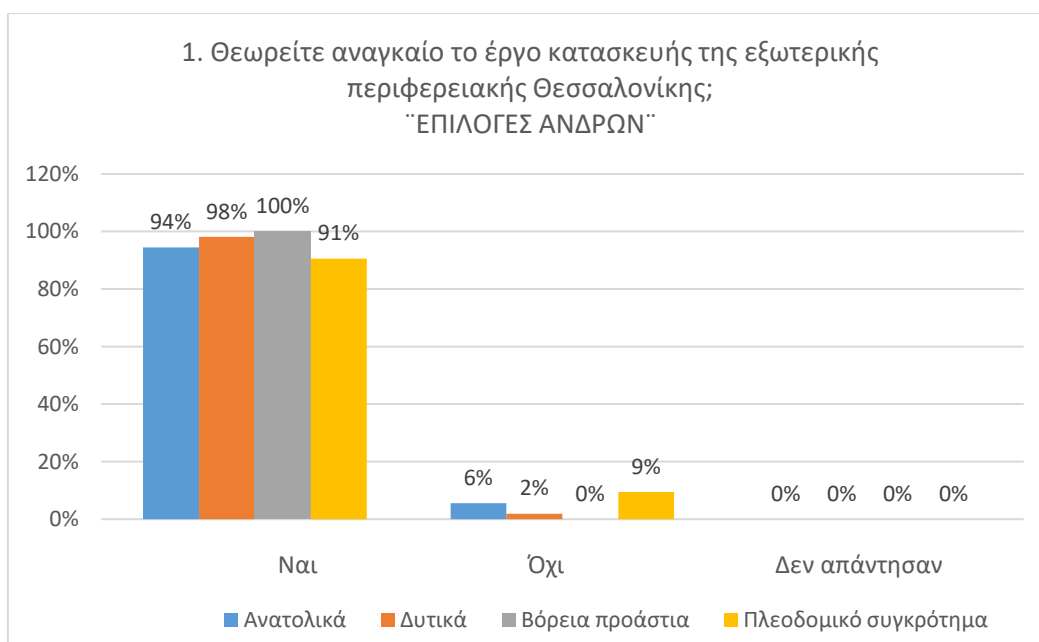
Διάγραμμα 6. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 1.



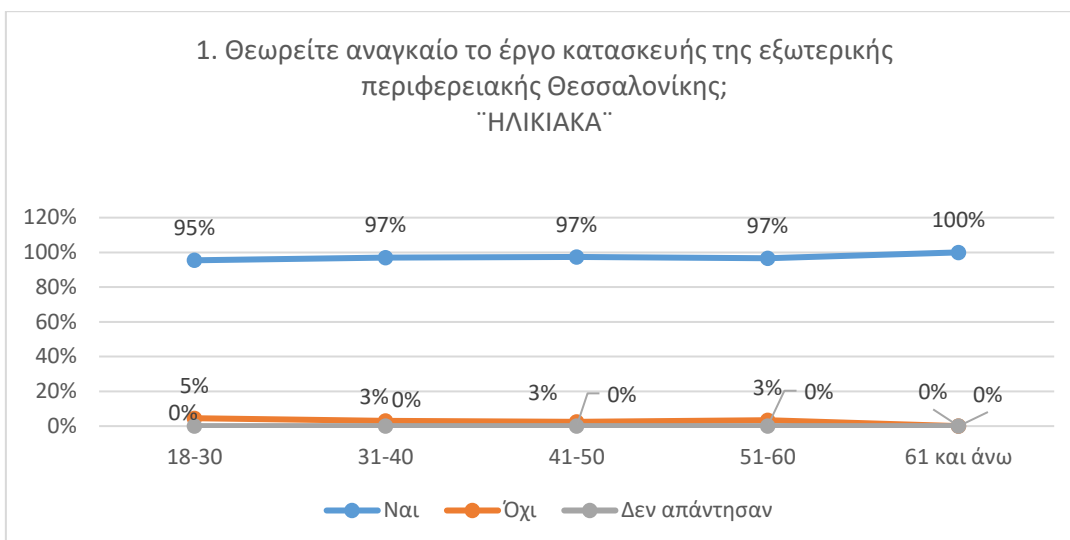
Διάγραμμα 7. Απαντήσεις στην ερώτηση 1 "κατά περιοχές".



Διάγραμμα 8. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 1.



Διάγραμμα 9. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 1.



Διάγραμμα 10. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 1 "ανά ηλικιακή ομάδα".

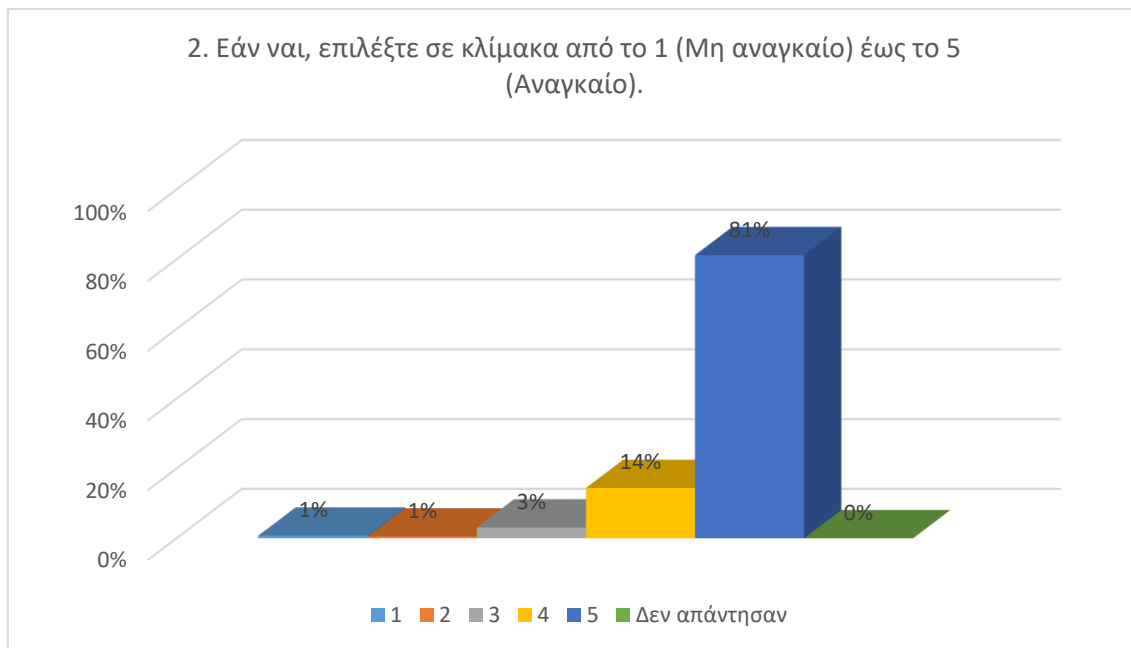
Το συμπέρασμα που προκύπτει από τα παραπάνω διαγράμματα είναι πως με συντριπτική διαφορά το 97% των πολιτών συμφωνεί πως πρέπει να γίνει η Εξωτερική Περιφερειακή.

Η απάντηση «ΝΑΙ» είναι στο 100% στα Βόρεια προάστια ενώ Ανατολικά παρατηρείται το χαμηλότερο ποσοστό με 96%.

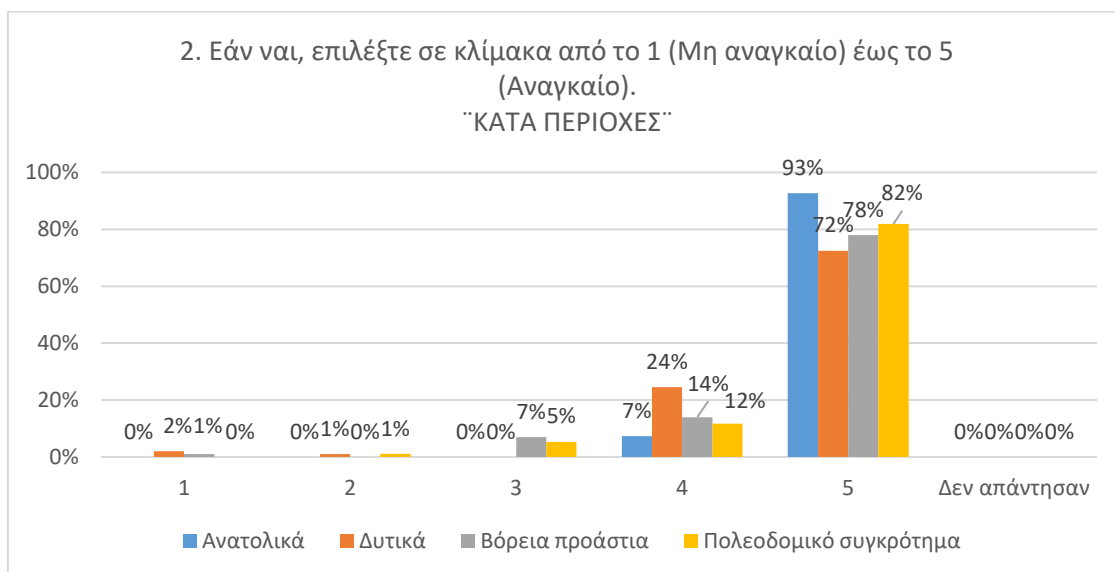
Ηλικιακά το «ΝΑΙ» εμφανίζεται από 95% στην ηλικιακή ομάδα 18-30 ετών ενώ στο 100% συναντάμε την ηλικιακή ομάδα 61 και άνω.

Οι άνδρες και οι γυναίκες στα Βόρεια προάστια συμφωνούν 100% στο να γίνει το έργο ενώ οι άνδρες του Πολεοδομικού συγκροτήματος με ποσοστό 91% έχουν το χαμηλότερο ποσοστό συμφωνίας.

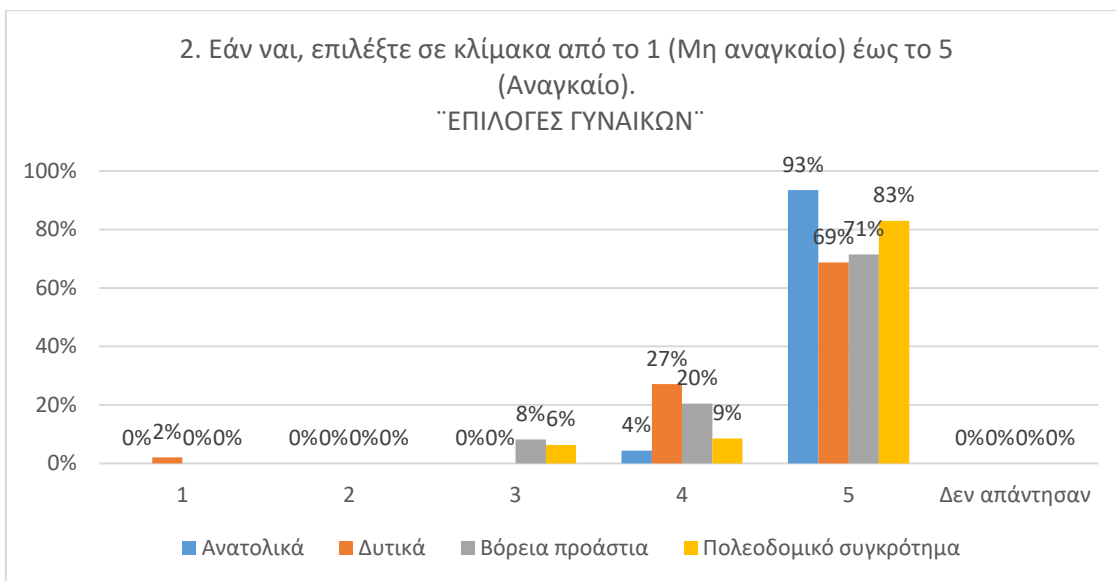
Ανάλυση ερώτησης 2. Εάν ναι, επιλέξτε σε κλίμακα από το 1 (Μη αναγκαίο) έως το 5 (Αναγκαίο).



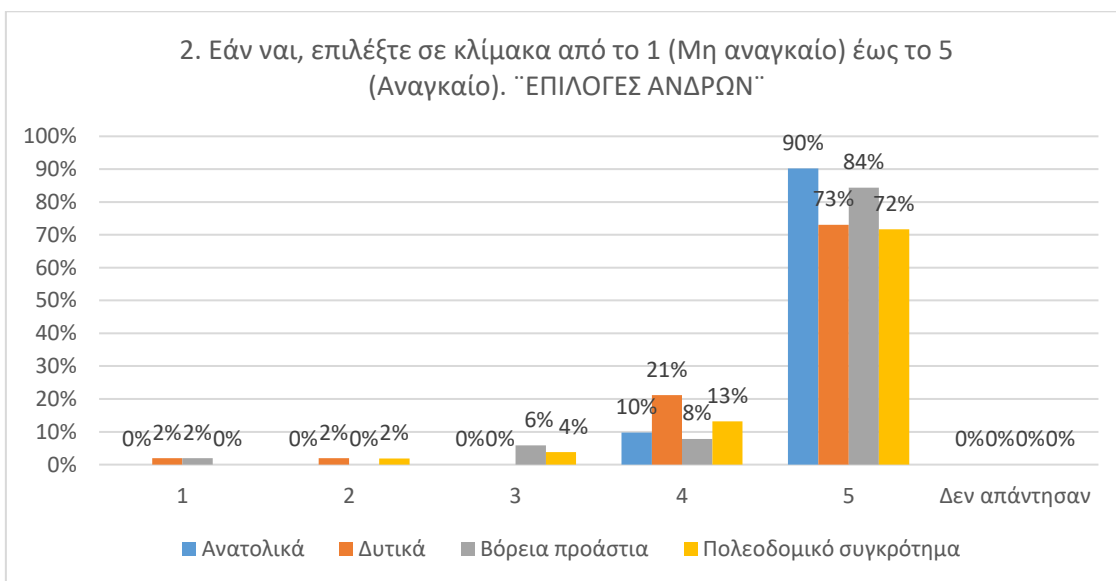
Διάγραμμα 11. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 2.



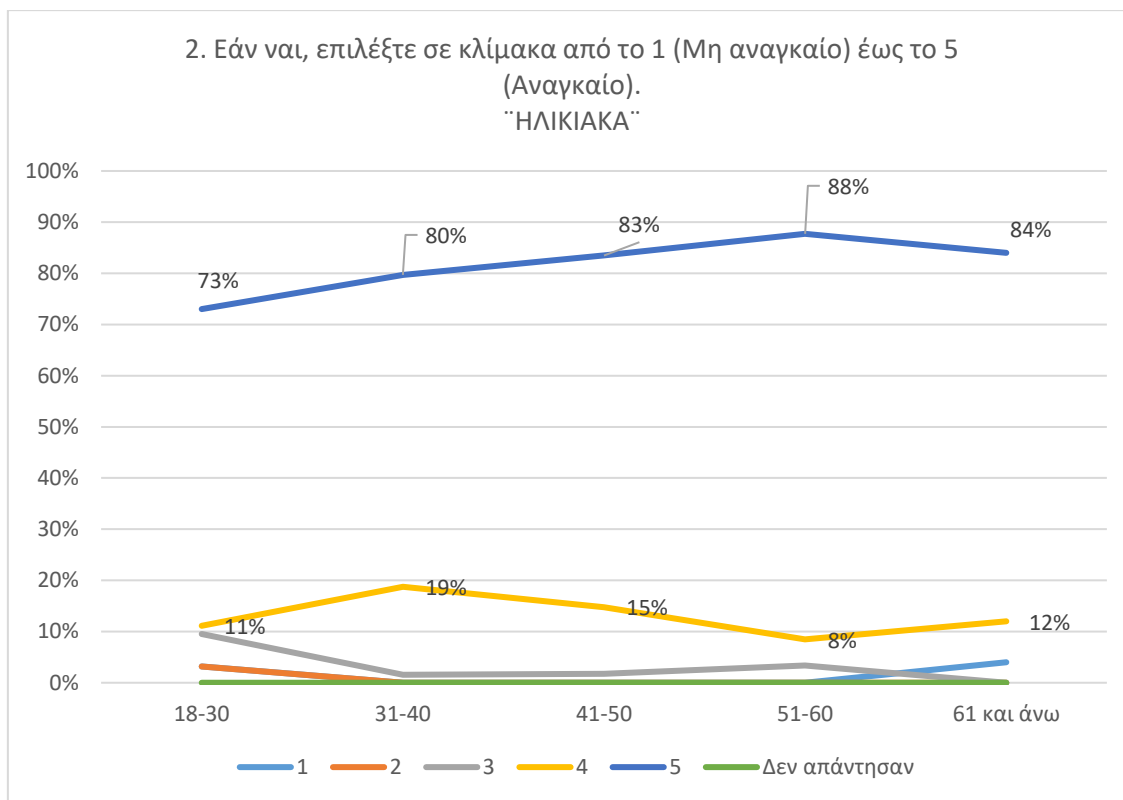
Διάγραμμα 12. Απαντήσεις στην ερώτηση 2 "κατά περιοχές"



Διάγραμμα 13. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 2.



Διάγραμμα 14. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 2.



Διάγραμμα 15. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 2 “ανά ηλικιακή ομάδα”.

Η “επικρατούσα τιμή” στην κλίμακα αναγκαιότητας της ΕΠΘ είναι το «5» με ποσοστό 81%. Η δεύτερη επιλογή είναι το «4» με ποσοστό 14%. Παρατηρούμε λοιπόν την μεγάλη διαφορά των 67 ποσοστιαίων μονάδων και έτσι γίνεται αντιληπτό και το στατικό σφάλμα που έχουμε αναφέρει στο προηγούμενο κεφάλαιο.

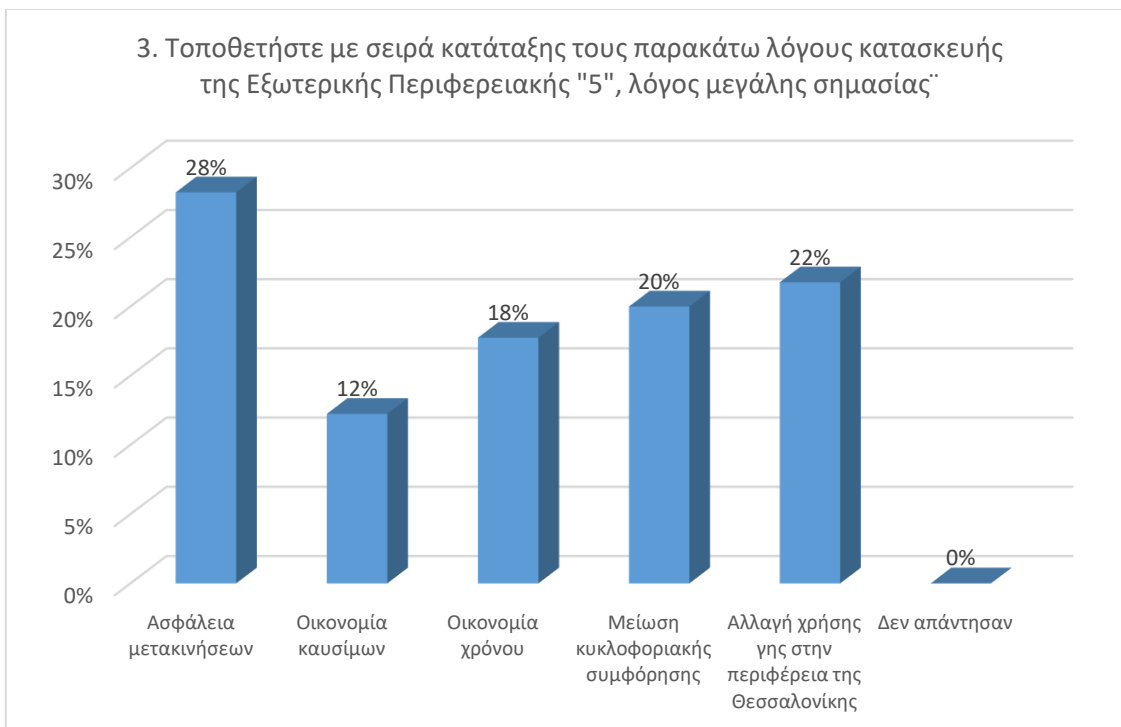
Στην κατηγορία “κατά περιοχές” παρατηρούμε την ομοφωνία και των τεσσάρων (4) περιοχών στο «5» ενώ στο «4» ξεχωρίζει η Δυτική περιοχή με ποσοστό 24%.

Οι γυναίκες στα Ανατολικά με ποσοστό 93% έχουν την πρώτη θέση στο «5» ενώ οι γυναίκες στα Δυτικά έχουν την πρώτη θέση στο «4» με ποσοστό 27%. Παρόμοια είναι η εικόνα και τους άντρες με αυτούς της Ανατολικής περιοχής να είναι πρώτοι στην «5» και αυτούς στα Δυτικά πρώτη στην «4».

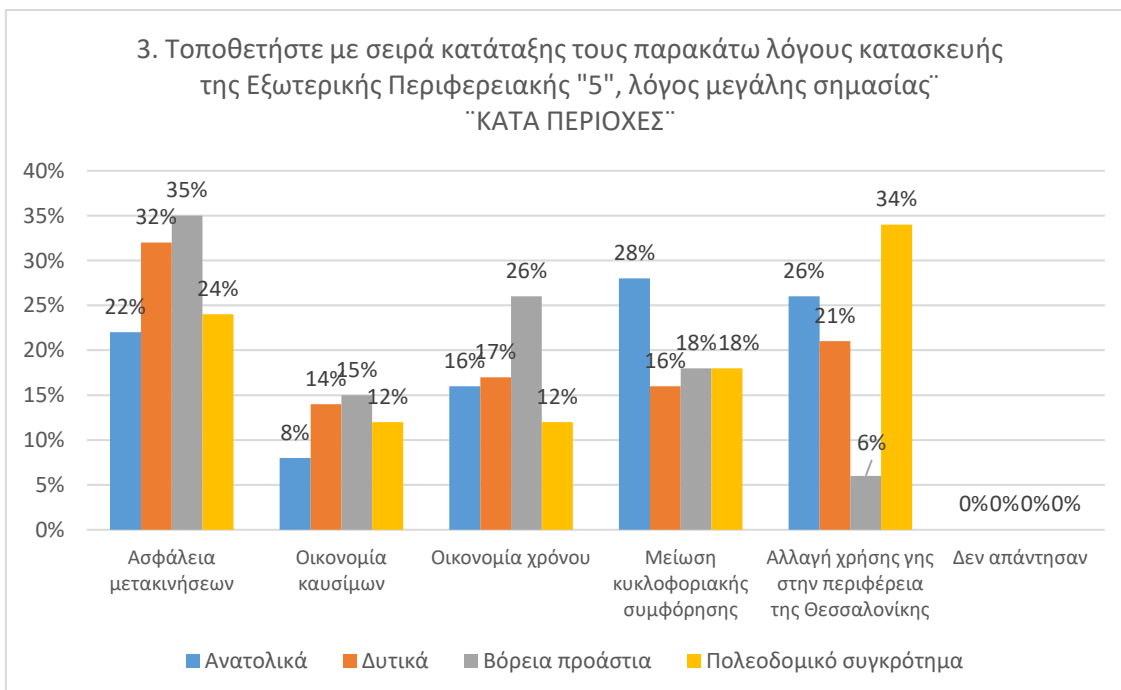
Ηλικιακά η ομάδα 51-60 ετών κατέχει την πρώτη θέση στην «5» με ποσοστό 88% ενώ η ομάδα 18-30 ετών με ποσοστό 73% είναι η ομάδα με το μικρότερο ποσοστό συμφωνίας στο «5».

Ανάλυση ερώτησης 3. Τοποθετήστε με σειρά κατάταξης τους παρακάτω λόγους κατασκευής της Εξωτερικής Περιφερειακής "5, λόγος μεγάλης σημασίας".

Λόγος μεγάλης σημασίας (5).

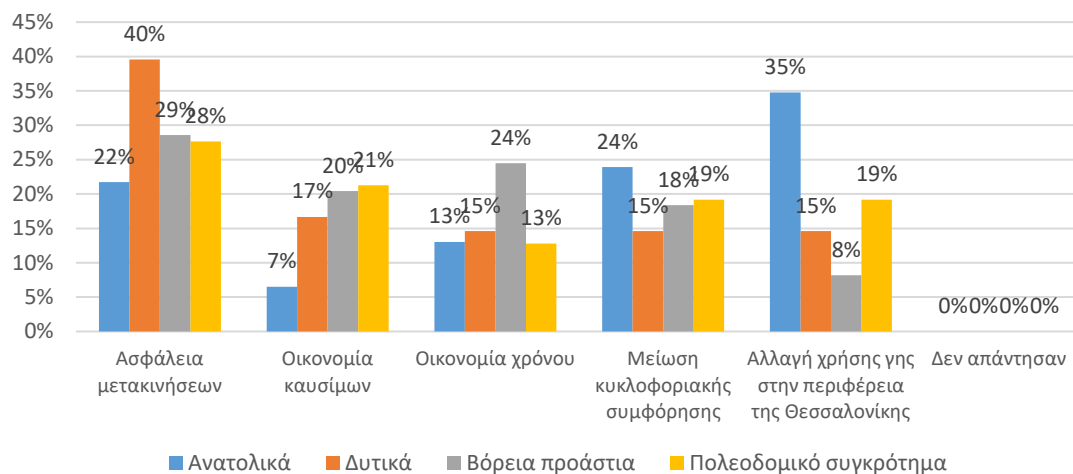


Διάγραμμα 16. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 3.



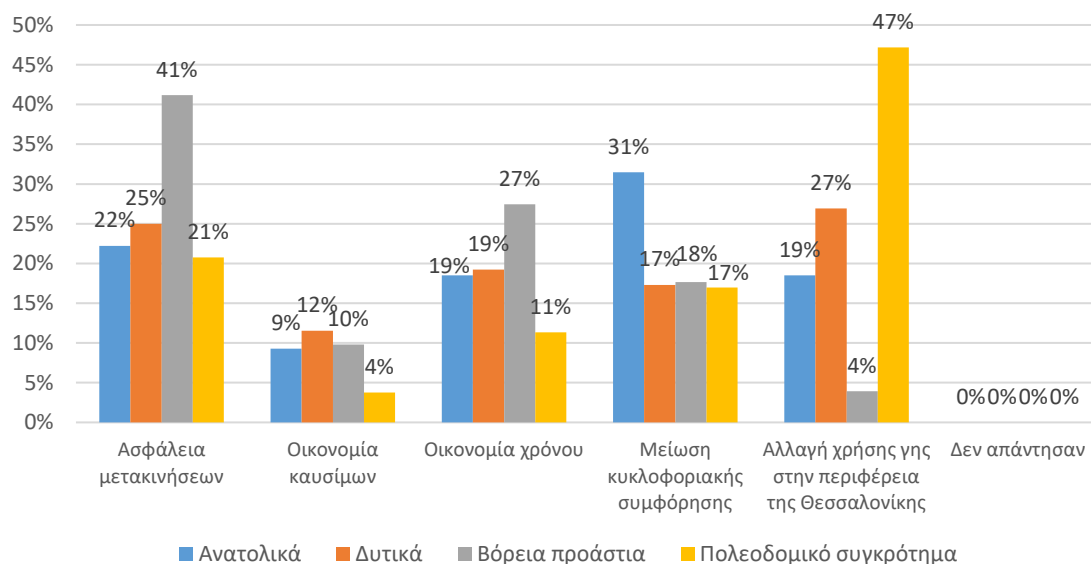
Διάγραμμα 17. Απαντήσεις στην ερώτηση 3 "κατά περιοχές"

3. Τοποθετήστε με σειρά κατάταξης τους παρακάτω λόγους κατασκευής της Εξωτερικής Περιφερειακής "5", λόγος μεγάλης σημασίας"
 "ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΓΥΝΑΙΚΩΝ"

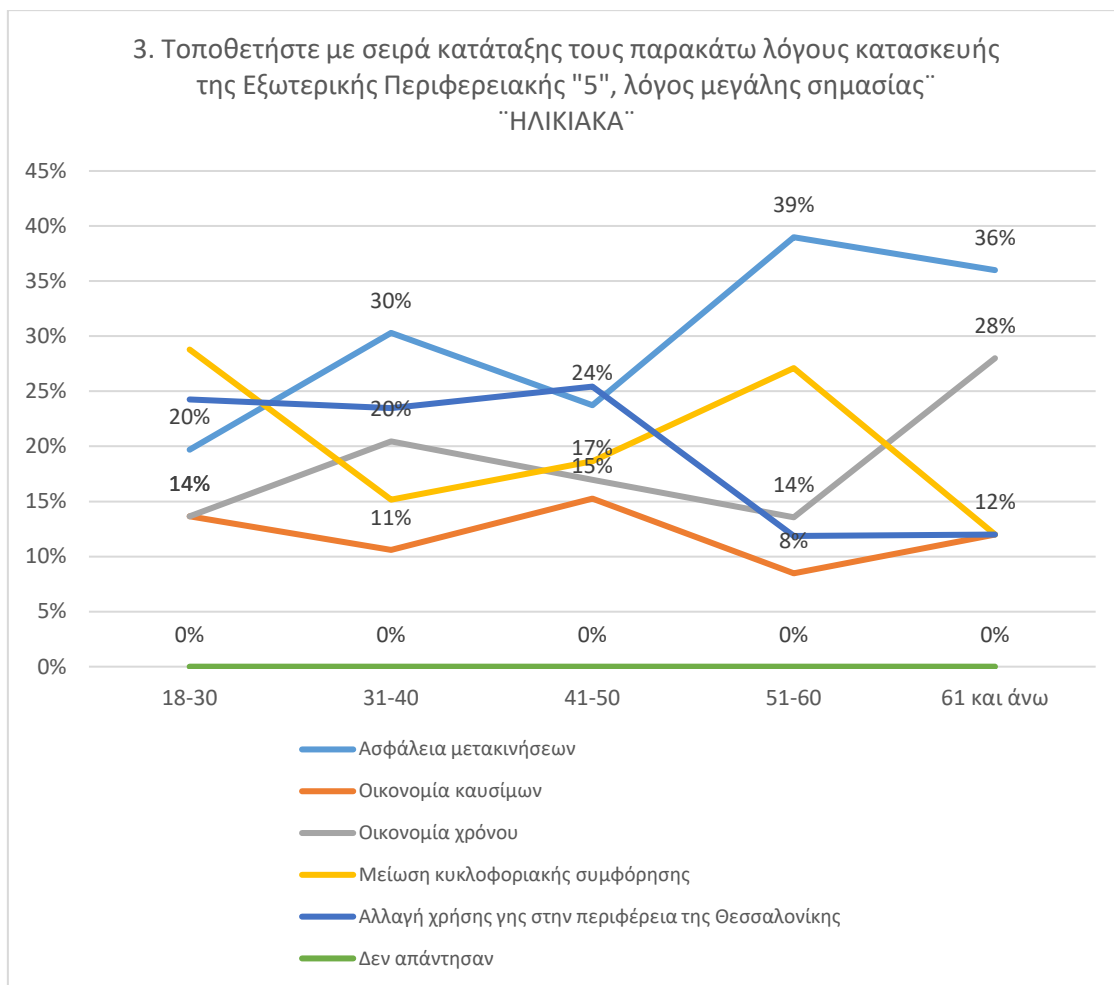


Διάγραμμα 18. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 3.

3. Τοποθετήστε με σειρά κατάταξης τους παρακάτω λόγους κατασκευής της Εξωτερικής Περιφερειακής "5", λόγος μεγάλης σημασίας"
 "ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΑΝΔΡΩΝ"



Διάγραμμα 19. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 3.



Διάγραμμα 20. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 3 "ανά ηλικιακή ομάδα".

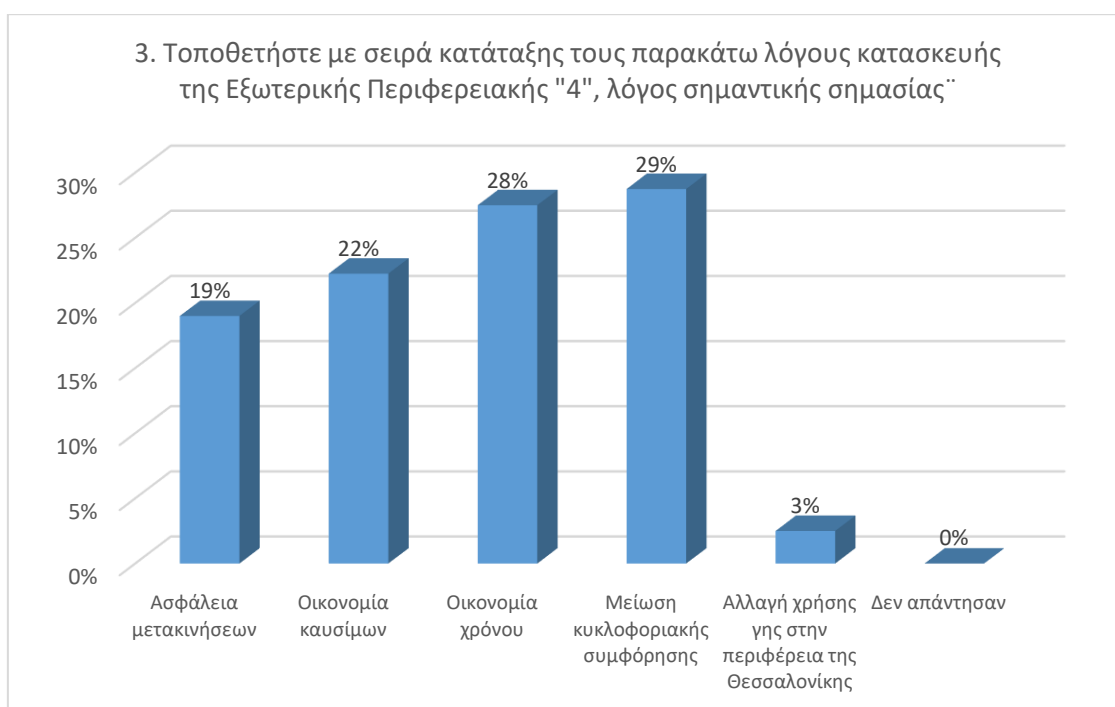
Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη ως λόγος μεγάλης σημασίας για την κατασκευή της ΕΠΘ είναι η «Ασφάλεια των μετακινήσεων» με ποσοστό 28% ενώ η «Οικονομία καυσίμων» είναι τελευταία με ποσοστό 12%.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» οι επικρατέστερες τιμές είναι από τα Βόρεια προάστια με 35% και από Δυτικά με ποσοστό 32%.

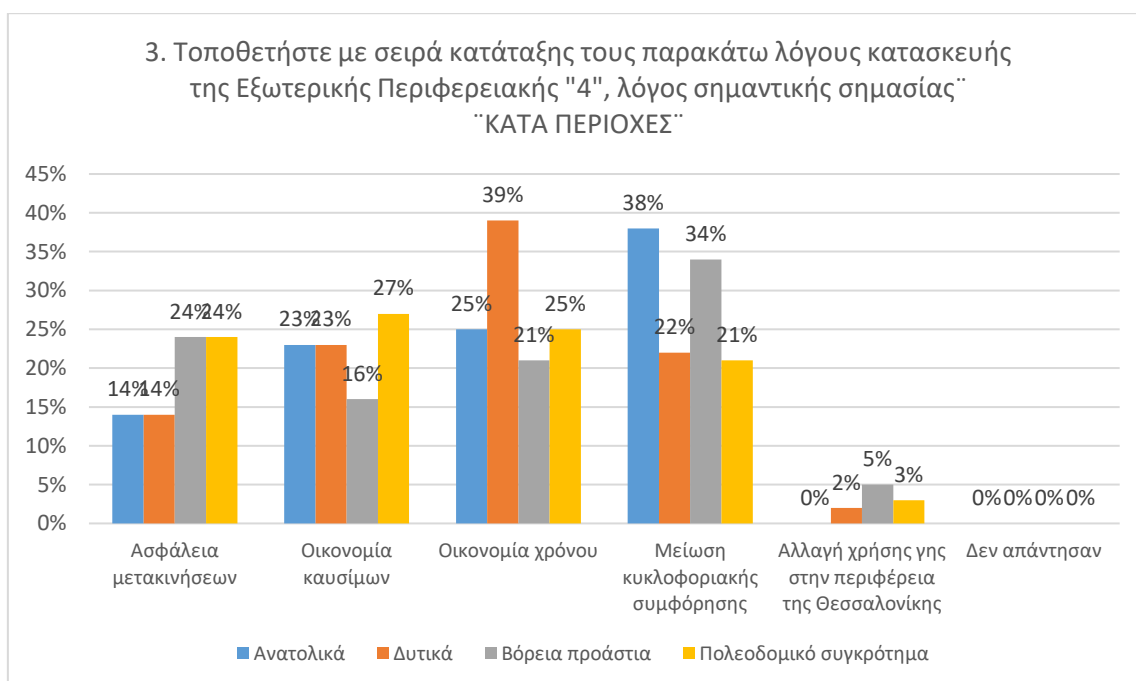
Οι γυναίκες Ανατολικά με ποσοστό 40% θεωρούν σημαντική την «Ασφάλεια των μετακινήσεων» ενώ οι άνδρες από το Πολεοδομικό Συγκρότημα με ποσοστό 47% θεωρούν σημαντικό την «Αλλαγή χρήσης γης στην Περιφέρεια της Θεσσαλονίκης».

Ηλικιακά ή ομάδα 51-60 ετών με ποσοστό 39% θεωρεί πιο σημαντικό την «Ασφάλεια των μετακινήσεων».

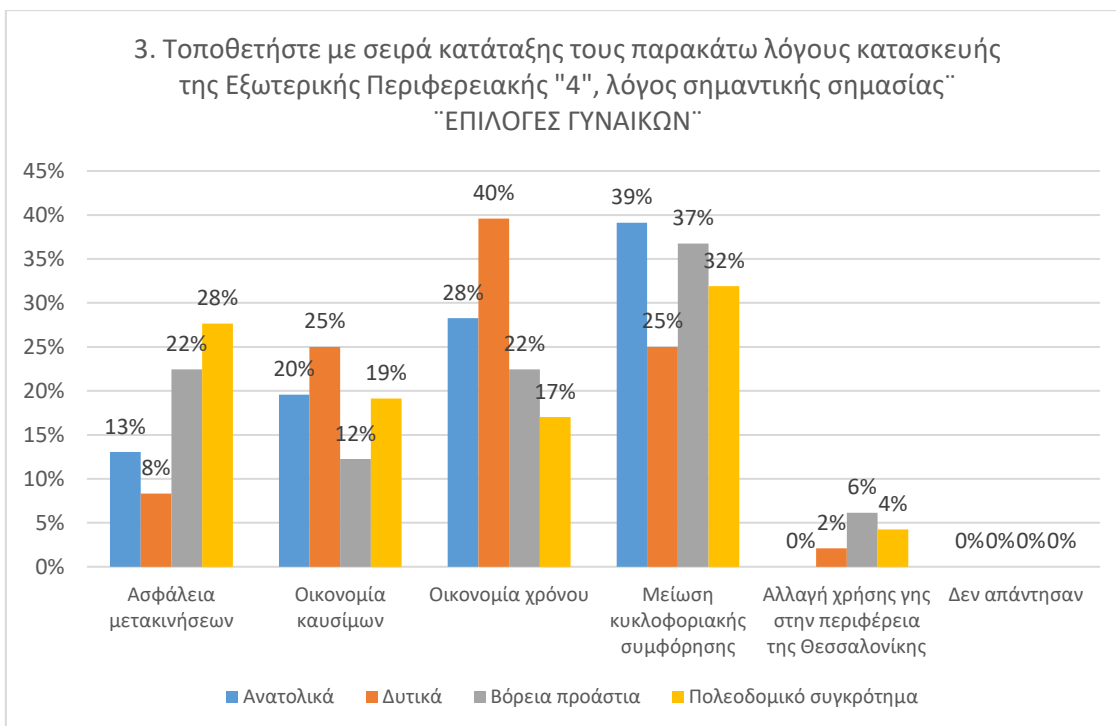
Λόγος σημαντικής σημασίας (4).



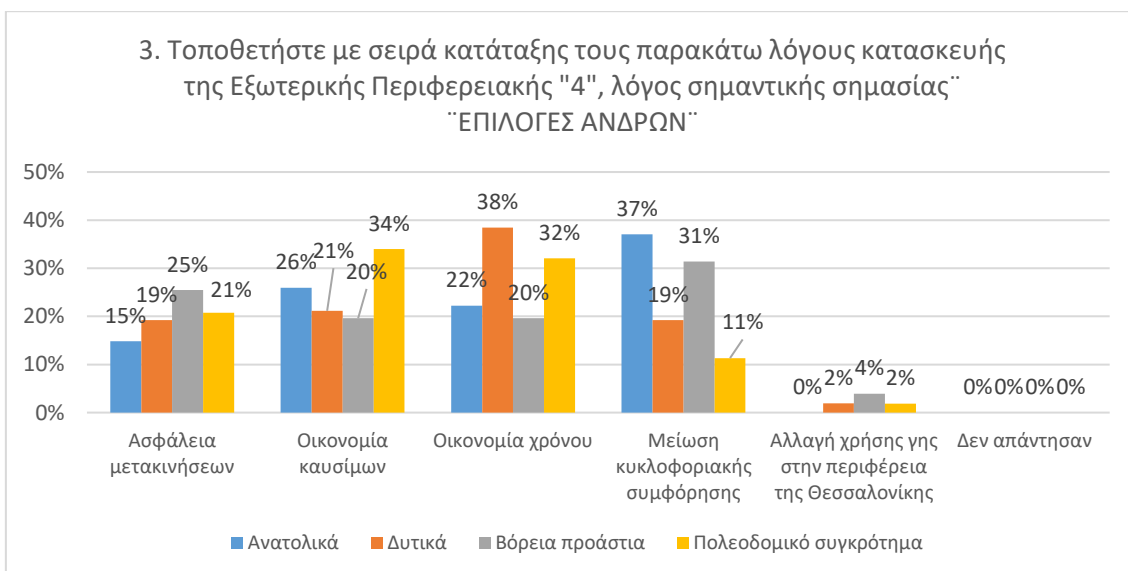
Διάγραμμα 21. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 3.



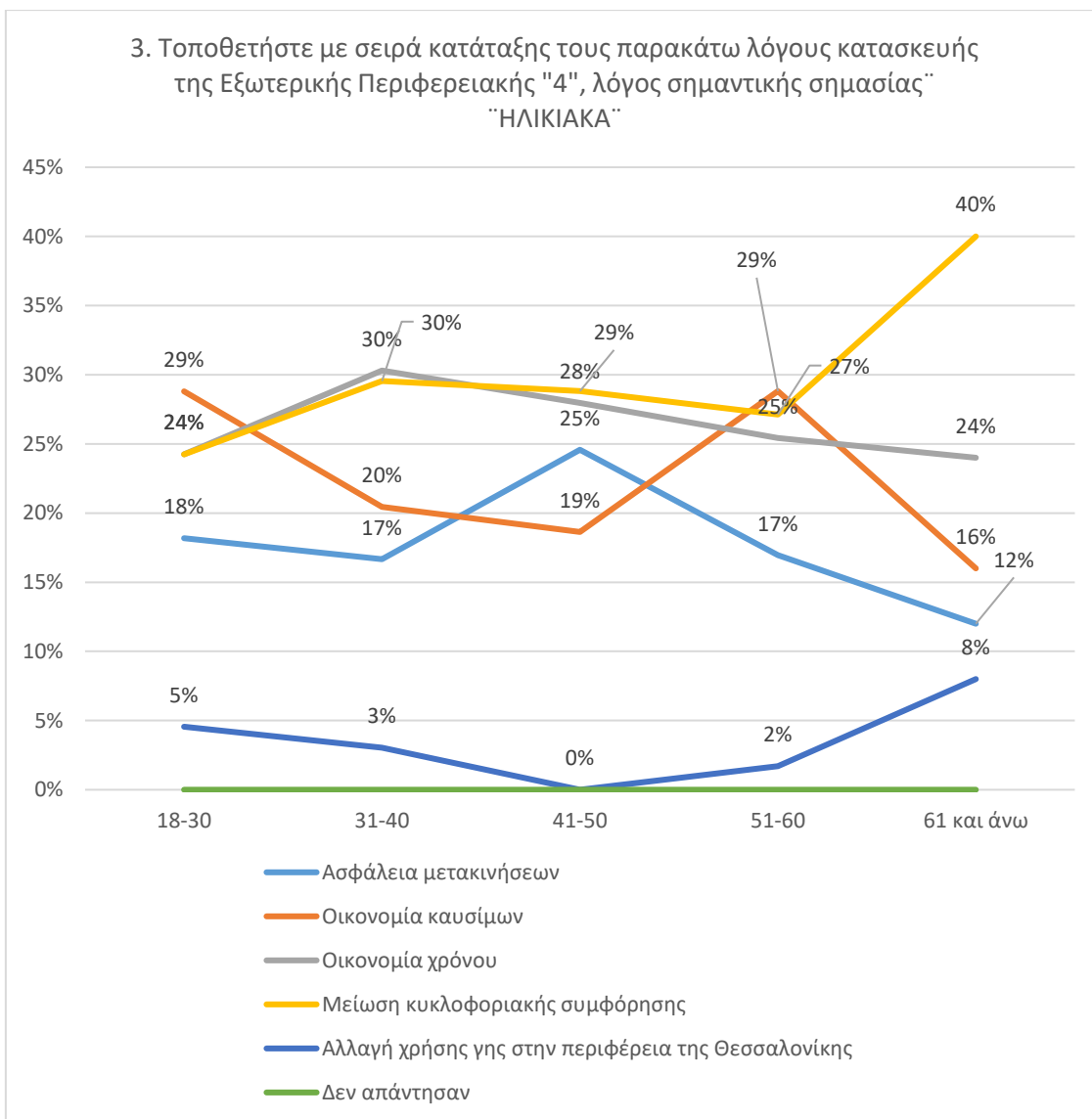
Διάγραμμα 22. Απαντήσεις στην ερώτηση 3 "κατά περιοχές"



Διάγραμμα 23. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 3.



Διάγραμμα 24. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 3.



Διάγραμμα 25. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 3 "ανά ηλικιακή ομάδα".

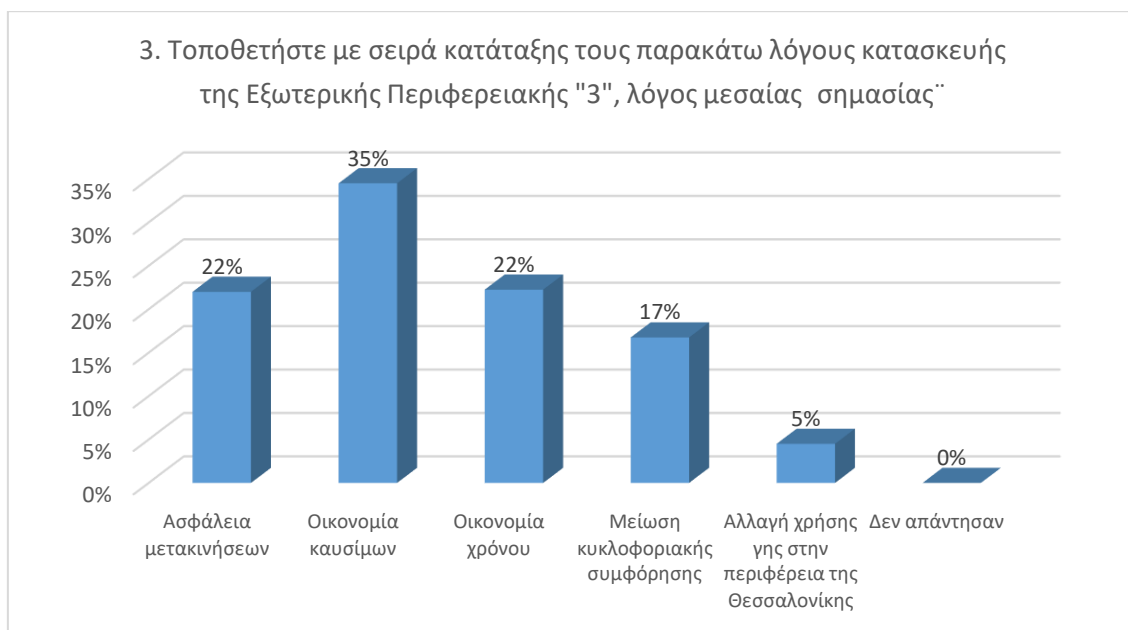
Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη ως λόγος σημαντικής σημασίας για την κατασκευή της ΕΠΘ είναι η «Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης» με ποσοστό 29% ενώ η «Οικονομία χρόνου» με ποσοστό 28% είναι δεύτερη. Τελευταία είναι η «Αλλαγή χρήσης γης στην Περιφέρεια της Θεσσαλονίκης». με ποσοστό μόλις 3%.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» οι επικρατέστερες τιμές είναι από τα Ανατολικά με 38% ενώ από Δυτικά με ποσοστό 39% έχουμε ως πρώτη επιλογή την «οικονομία χρόνου».

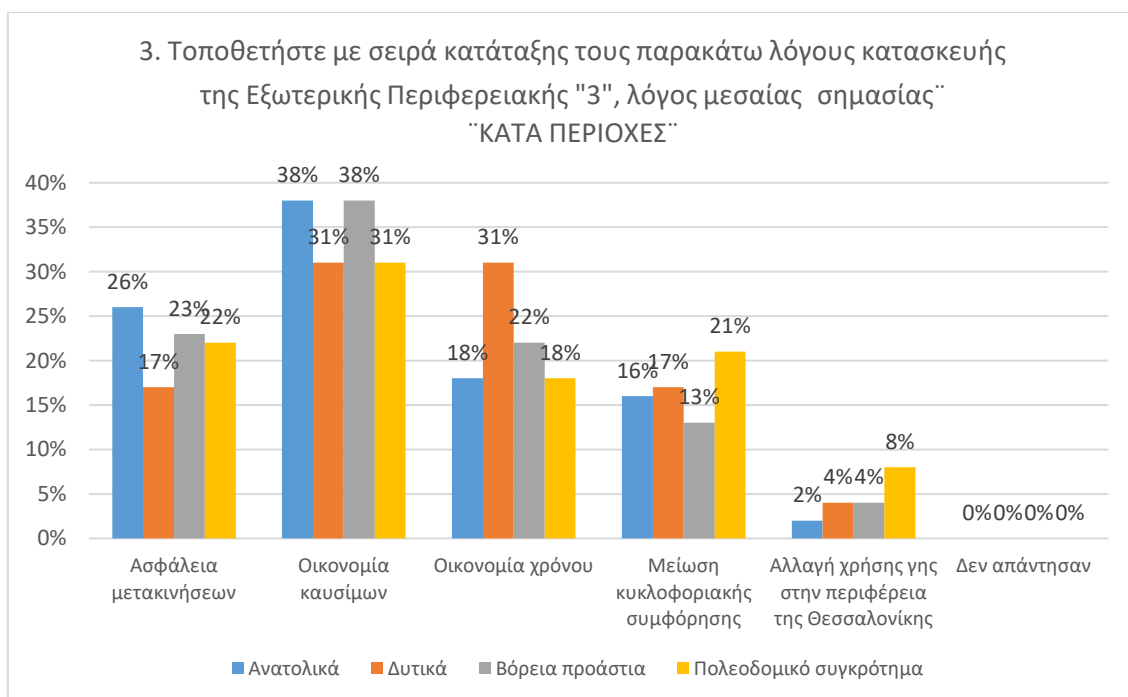
Οι γυναίκες και οι άντρες από τα Δυτικά με ποσοστό 40% και 38% αντίστοιχα θεωρούν πιο σημαντικό την «οικονομία χρόνου»

Ηλικιακά ή ομάδα 61 και άνω με ποσοστό 40% θεωρεί πιο σημαντικό «Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης» συμφωνώντας δηλαδή με την γενική άποψη.

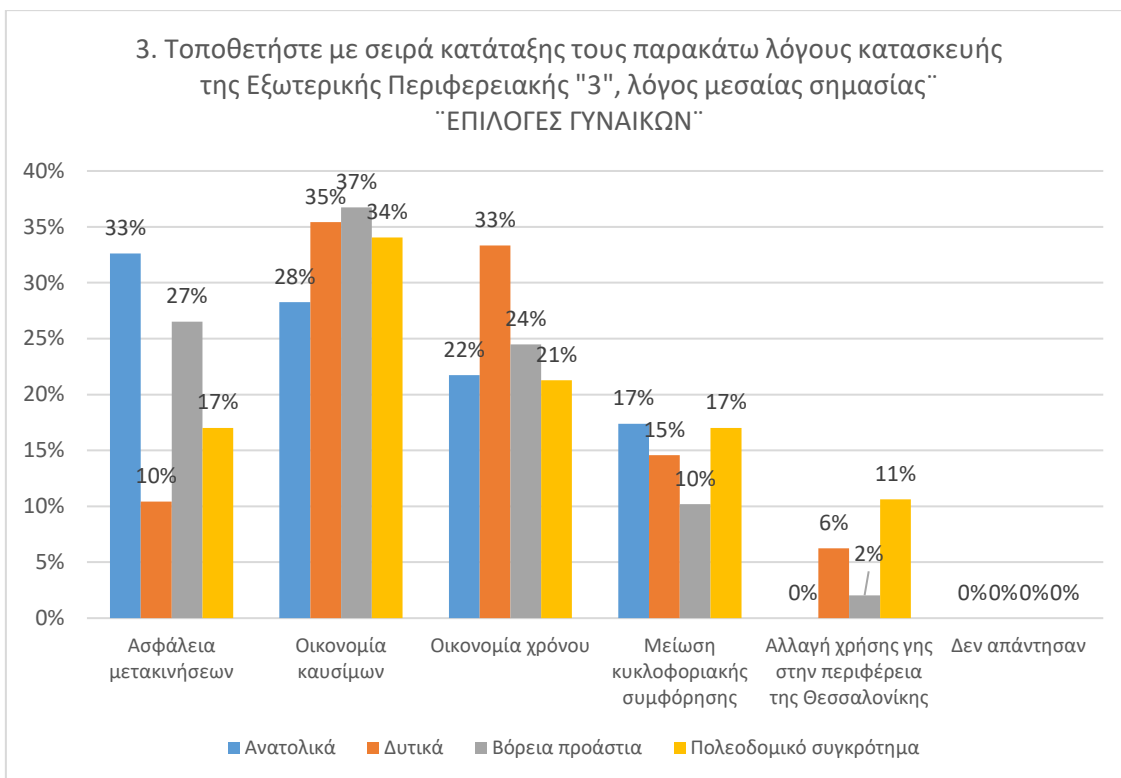
Λόγος μεσαίας σημασίας (3).



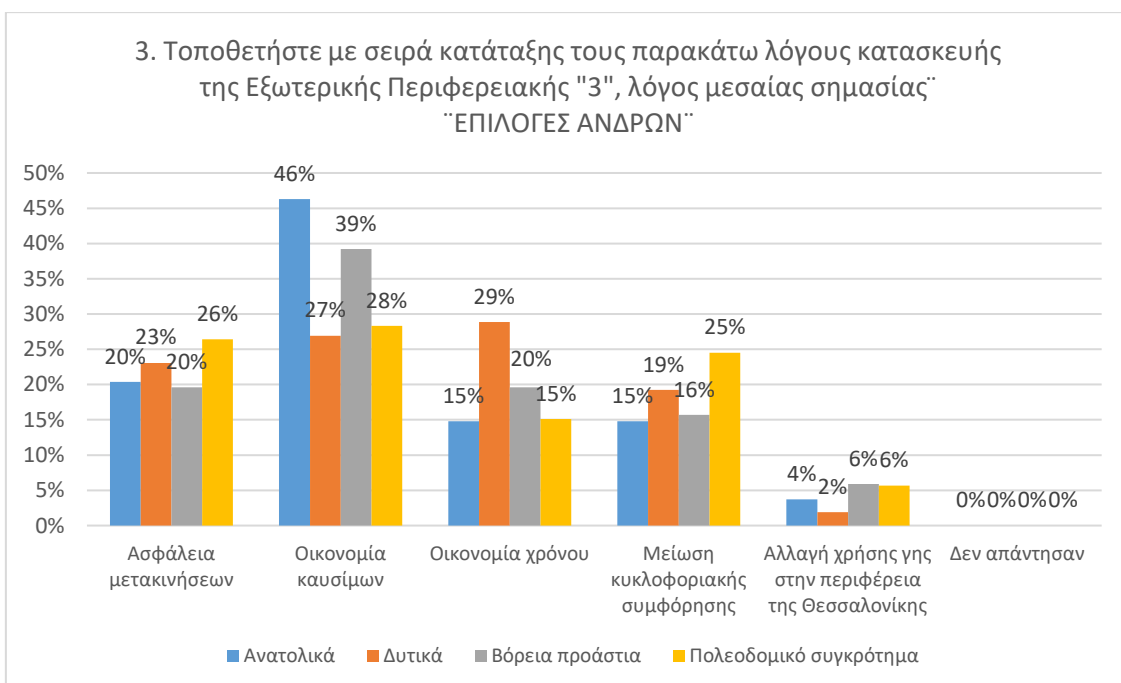
Διάγραμμα 26. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 3.



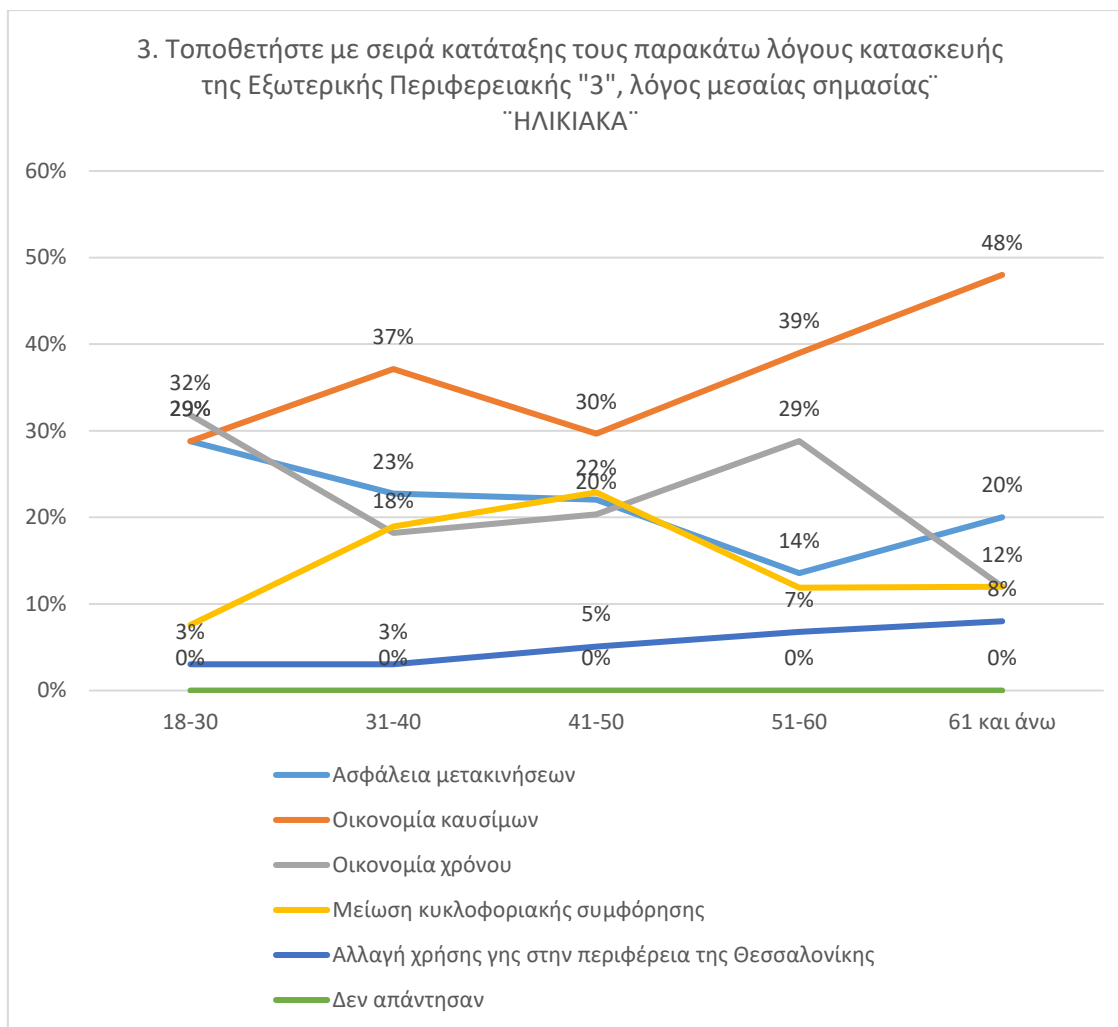
Διάγραμμα 27. Απαντήσεις στην ερώτηση 3 "κατά περιοχές"



Διάγραμμα 28. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 3.



Διάγραμμα 29. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 3.



Διάγραμμα 30. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 3 "ανά ηλικιακή ομάδα".

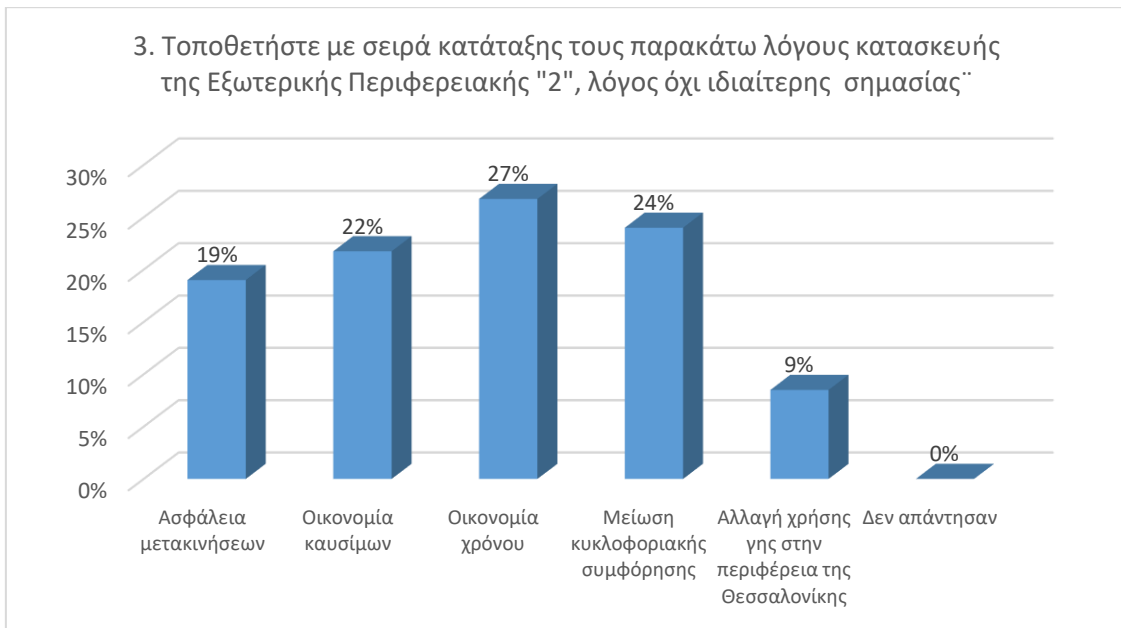
Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη ως λόγος μεσαίας σημασίας για την κατασκευή της ΕΠΘ είναι η «Οικονομία καυσίμων» με ποσοστό 35% ενώ τελευταία είναι η «Αλλαγή χρήσης γης στην Περιφέρεια της Θεσσαλονίκης». με ποσοστό μόλις 5%.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» οι επικρατέστερες τιμές είναι με το ίδιο ποσοστό δύο περιοχές, συγκεκριμένα από τα Ανατολικά και από Βόρεια προάστια με 38% ως πρώτη επιλογή την «οικονομία χρόνου».

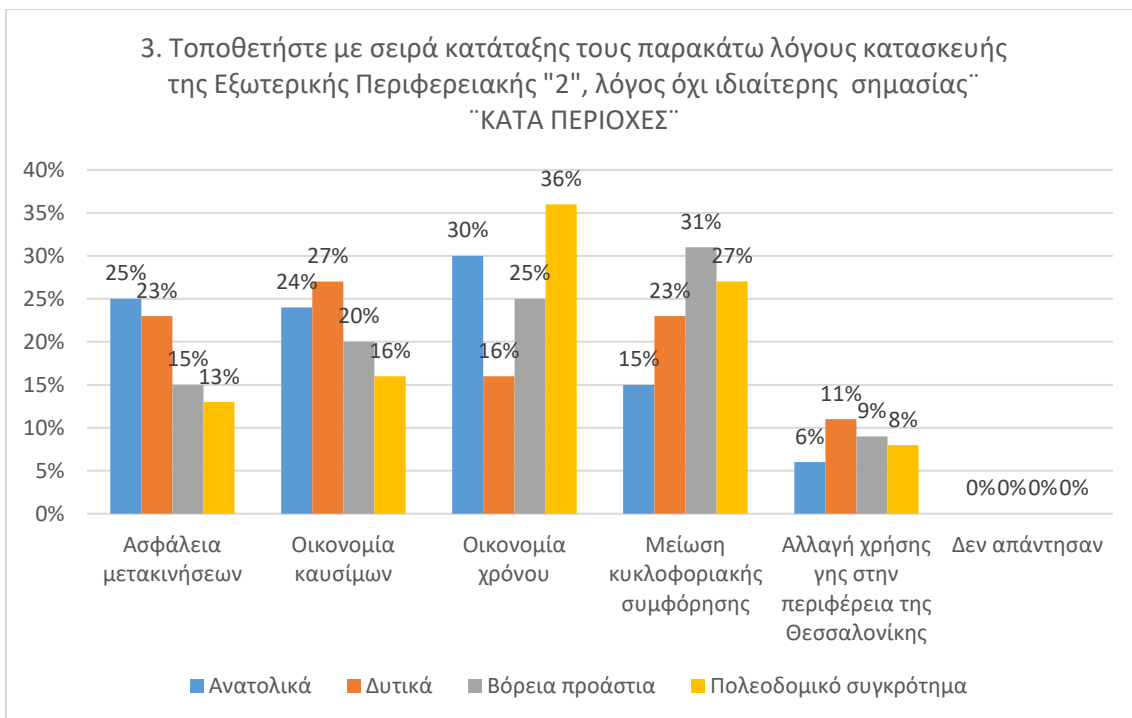
Οι γυναίκες από τα Βόρεια προάστια με ποσοστό 37% και οι άντρες από τα Ανατολικά με ποσοστό 46% θεωρούν πιο σημαντικό την «Οικονομία καυσίμων»

Ηλικιακά η ομάδα 61 και άνω με ποσοστό 48% θεωρεί πιο σημαντικό «Οικονομία καυσίμων» δηλαδή συμφωνεί και αυτή με την γενική άποψη.

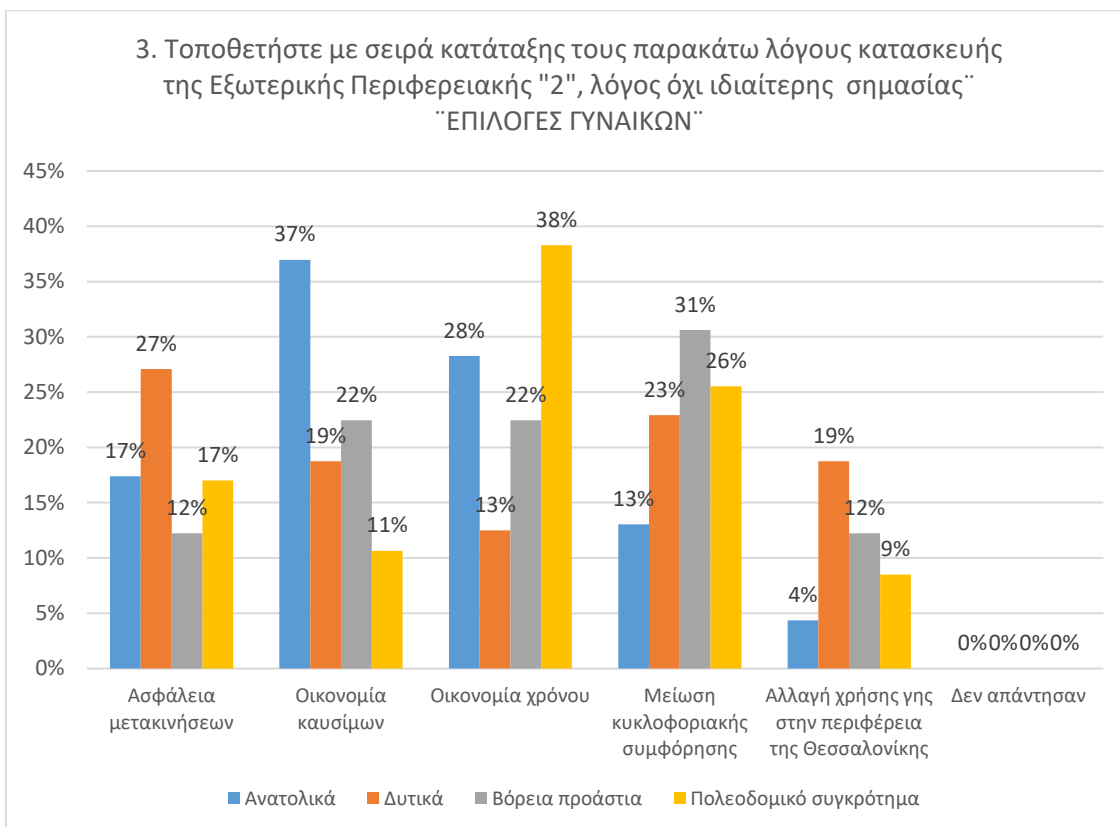
Λόγος μικρή σημασίας (2).



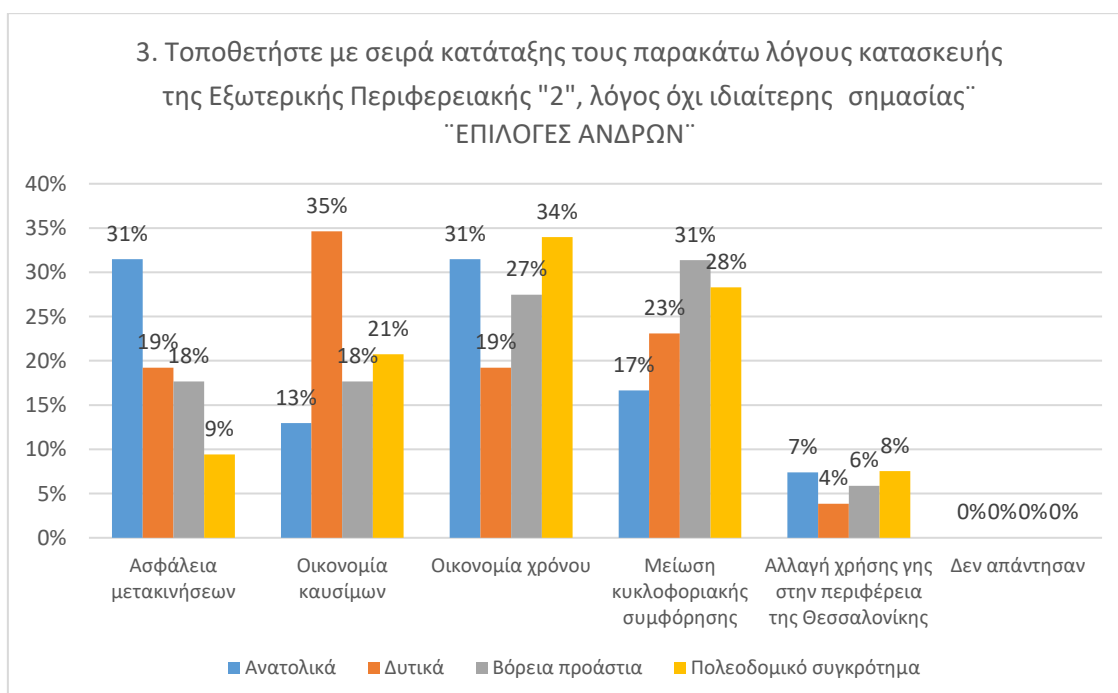
Διάγραμμα 31. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 3.



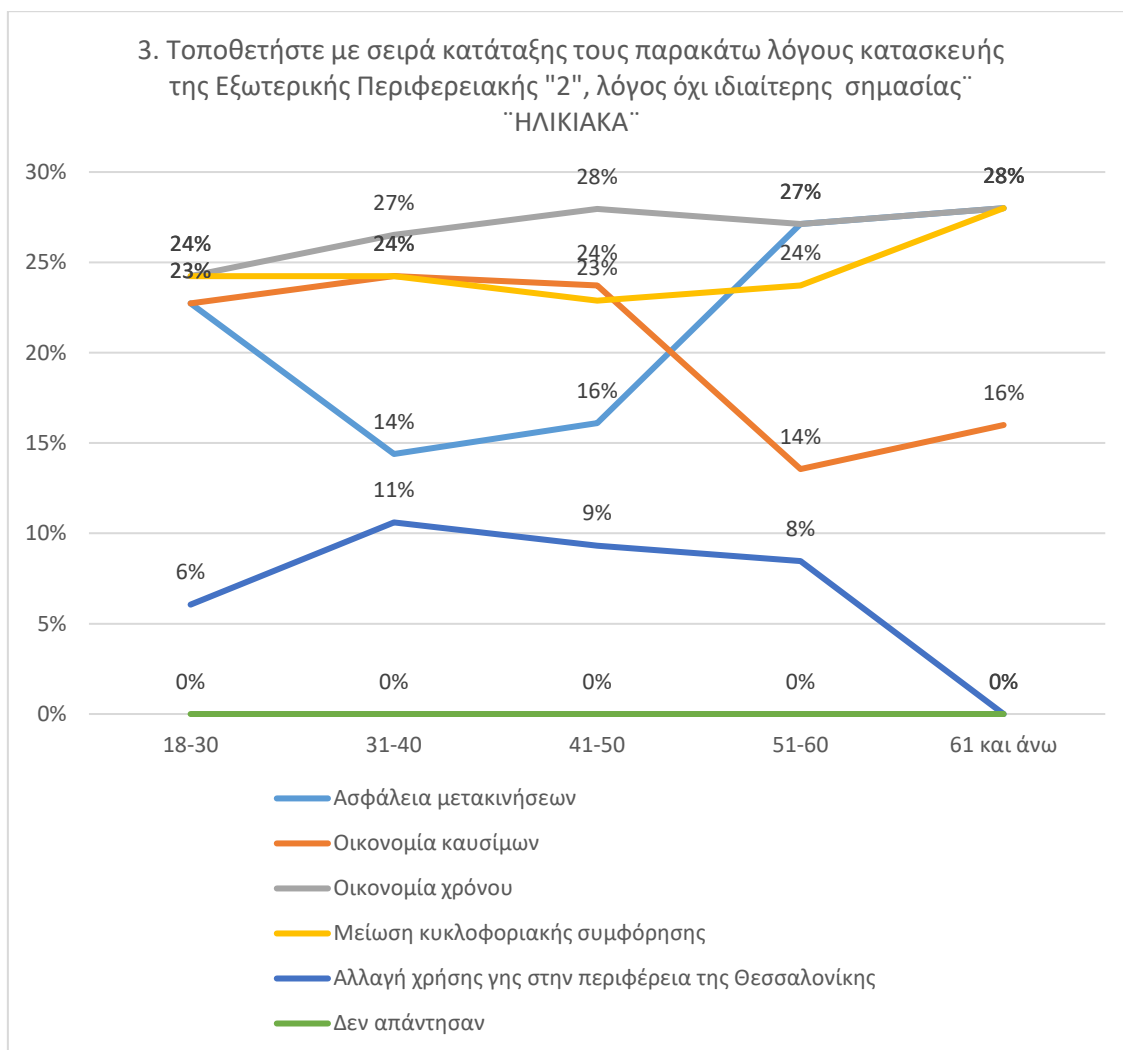
Διάγραμμα 32. Απαντήσεις στην ερώτηση 3 “κατά περιοχές”



Διάγραμμα 33. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 3.



Διάγραμμα 34. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 3.



Διάγραμμα 35. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 3 “ανά ηλικιακή ομάδα”.

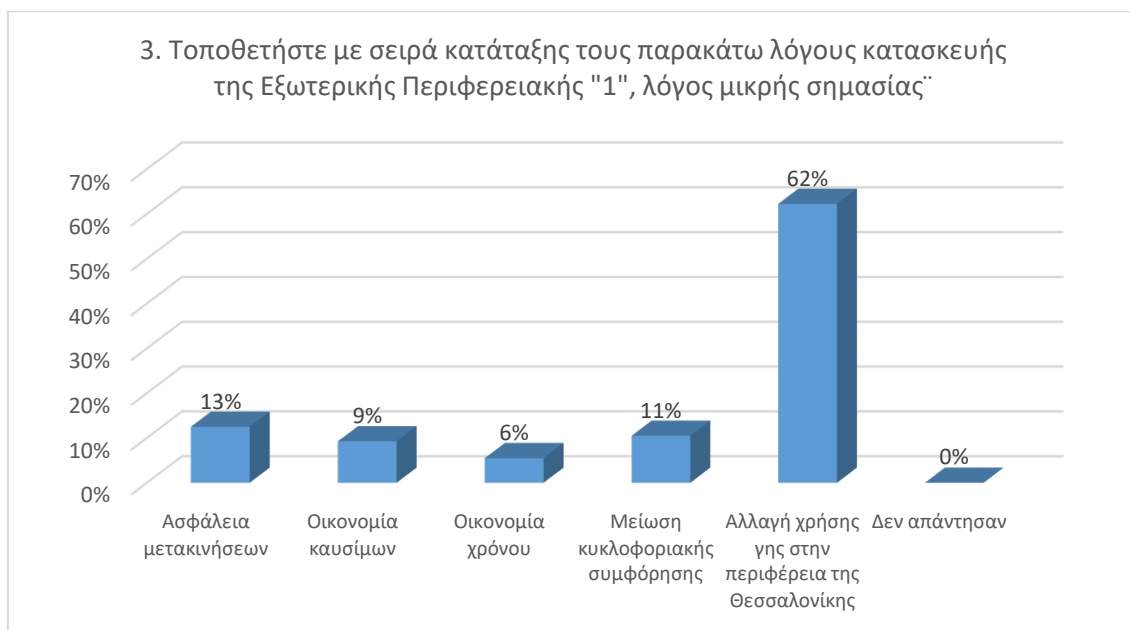
Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη ως λόγος μικρής σημασίας για την κατασκευή της ΕΠΘ είναι η «Οικονομία χρόνου» με ποσοστό 27% ενώ τελευταία είναι η «Αλλαγή χρήσης γης στην Περιφέρεια της Θεσσαλονίκης». με ποσοστό 9%.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» οι επικρατέστερες τιμές είναι από το Πολεοδομικό συγκρότημα με 36% ως πρώτη επιλογή την «οικονομία χρόνου».

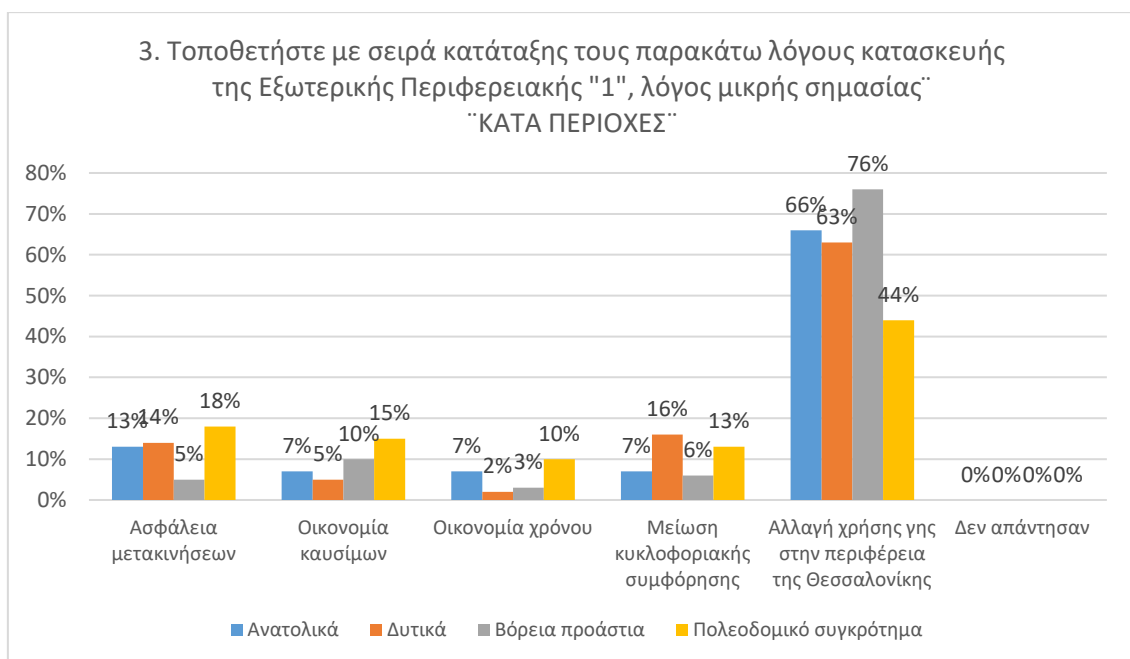
Οι γυναίκες από το Πολεοδομικό Συγκρότημα με ποσοστό 38% θεωρούν πιο σημαντικό την «Οικονομία χρόνου» ενώ οι άντρες από τα Δυτικά με ποσοστό 35% θεωρούν πιο σημαντικό την «Οικονομία καυσίμων»

Ηλικιακά η ομάδα 41-50 ετών και η ηλικιακή ομάδα 61 και άνω με ποσοστό 28% θεωρούν πιο σημαντικό την «Οικονομία χρόνου» δηλαδή συμφωνούν και οι δύο με την γενική άποψη.

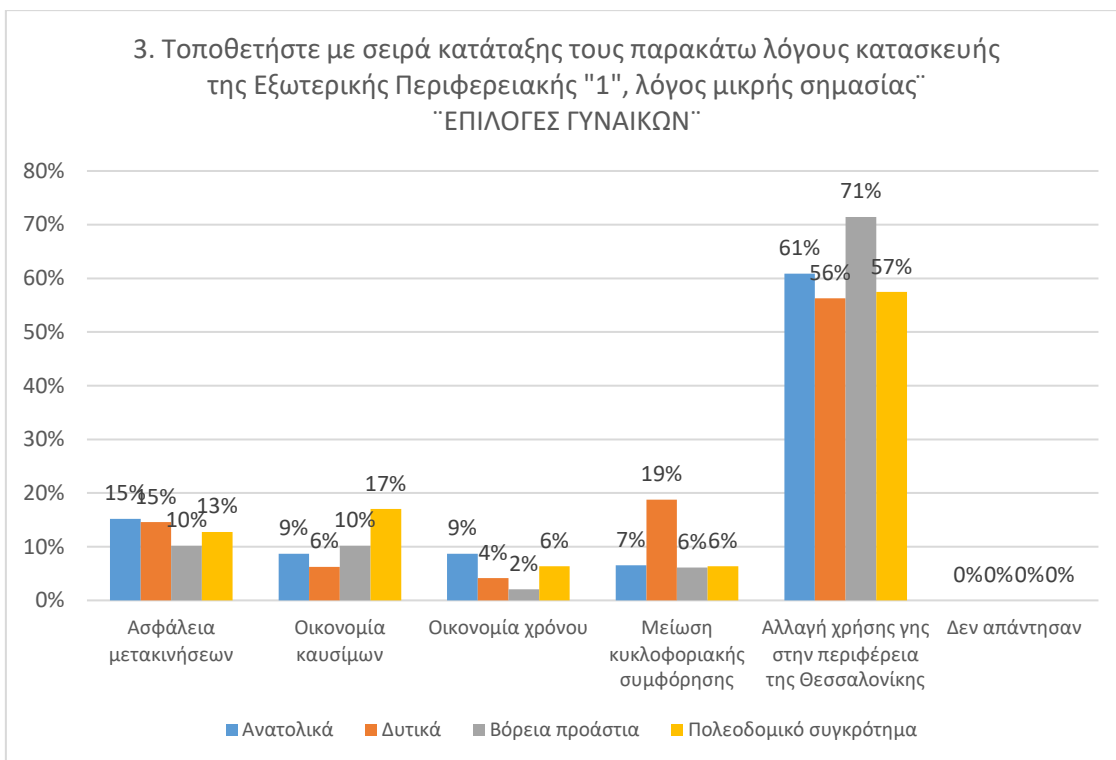
Λόγος μικρής σημασίας (1).



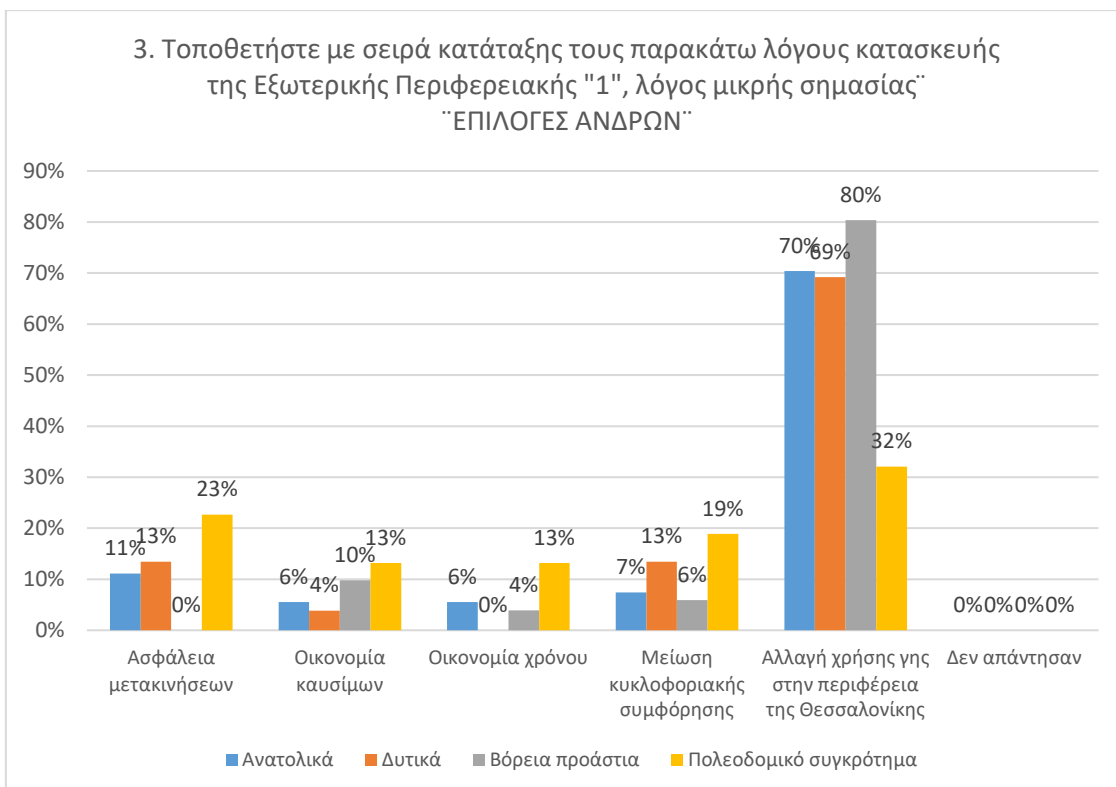
Διάγραμμα 36. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 3.



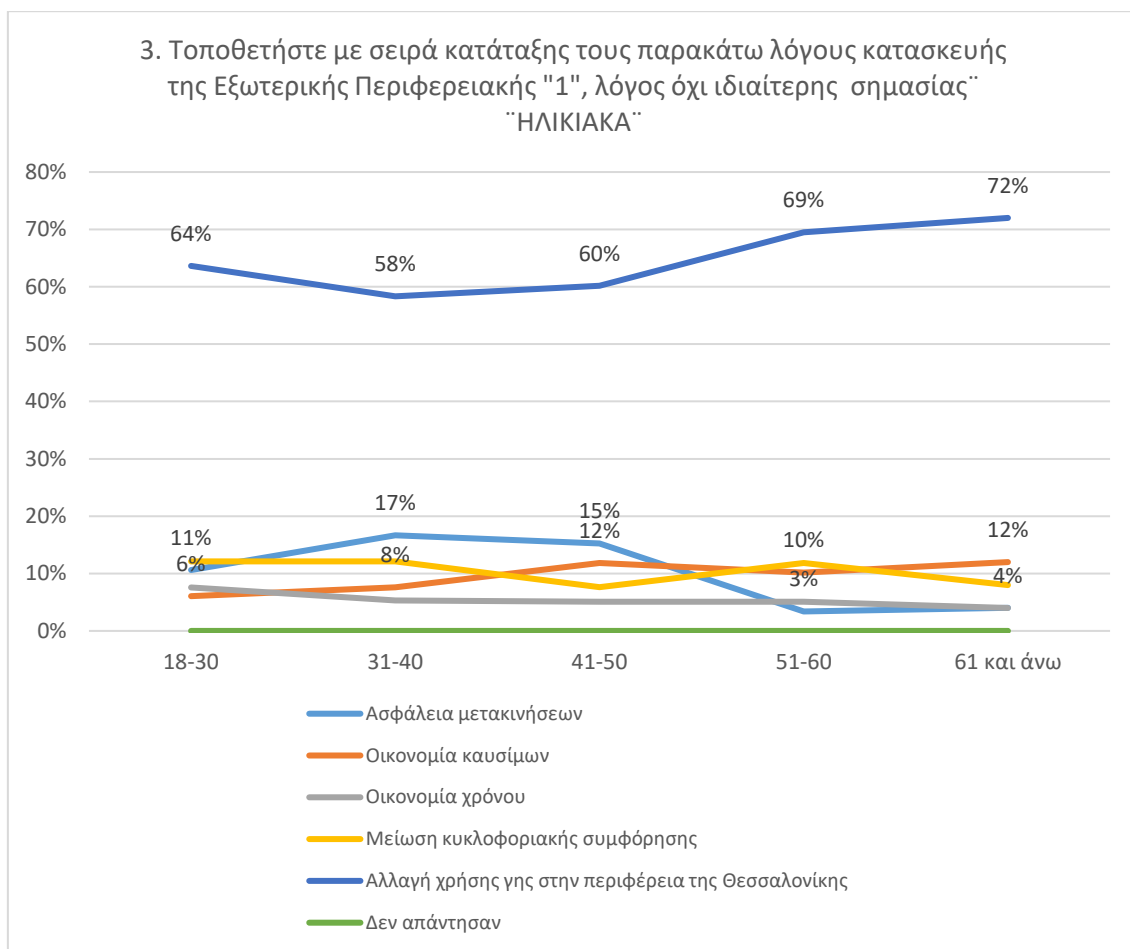
Διάγραμμα 37. Απαντήσεις στην ερώτηση 3 "κατά περιοχές"



Διάγραμμα 38. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 3.



Διάγραμμα 39. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 3.



Διάγραμμα 40. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 3 "ανά ηλικιακή ομάδα".

Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη ως λόγος ασήμαντης σημασίας για την κατασκευή της ΕΠΘ είναι η «Αλλαγή χρήσης γης στην Περιφέρεια της Θεσσαλονίκης» με ποσοστό 62% ενώ τελευταία είναι η «Οικονομία χρόνου», με ποσοστό 6%.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» οι επικρατέστερες τιμές είναι από το Βόρεια προάστια με 76% ως πρώτη επιλογή την «Αλλαγή χρήσης γης στην Περιφέρεια της Θεσσαλονίκης».

Οι γυναίκες από τα Βόρεια προάστια με ποσοστό 71% θεωρούν πιο σημαντικό την «Αλλαγή χρήσης γης στην Περιφέρεια της Θεσσαλονίκης» ενώ οι άντρες επίσης από τα Βόρεια προάστια με ποσοστό 80% θεωρούν και αυτοί πιο σημαντικό «Αλλαγή χρήσης γης στην Περιφέρεια της Θεσσαλονίκης». Παρατηρούμε λοιπόν μία συμφωνία σε υψηλό ποσοστό μεταξύ των γυναικών και των ανδρών.

Ηλικιακά η ηλικιακή ομάδα 61 και άνω με ποσοστό 72% θεωρούν πιο σημαντικό την «Αλλαγή χρήσης γης στην Περιφέρεια της Θεσσαλονίκης» δηλαδή συμφωνούν και αυτοί με την γενική άποψη.

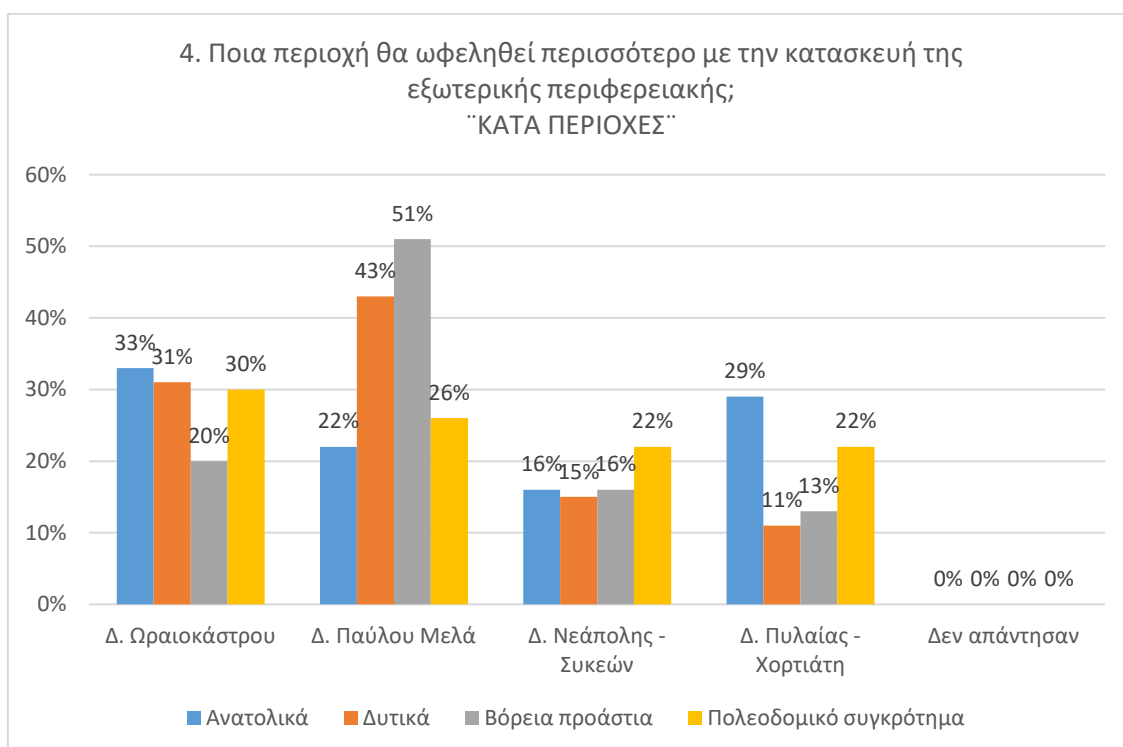
Από τα παραπάνω ως σημαντικούς λόγους ανά κατηγορία είναι:

- «5» λόγος μεγάλης σημασίας: Ασφάλεια των μετακινήσεων
- «4» λόγος σημαντικής σημασίας: Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης
- «3» λόγος μεσαίας σημασίας: Οικονομία καυσίμων
- «2» λόγος μικρής σημασίας: Οικονομία χρόνου
- «1» λόγος ασήμαντης σημασίας: Αλλαγή χρήσης γης στην Περιφέρεια της Θεσσαλονίκης

Ανάλυση ερώτησης 4. Ποια περιοχή θα ωφεληθεί περισσότερο με την κατασκευή της εξωτερικής περιφερειακής;



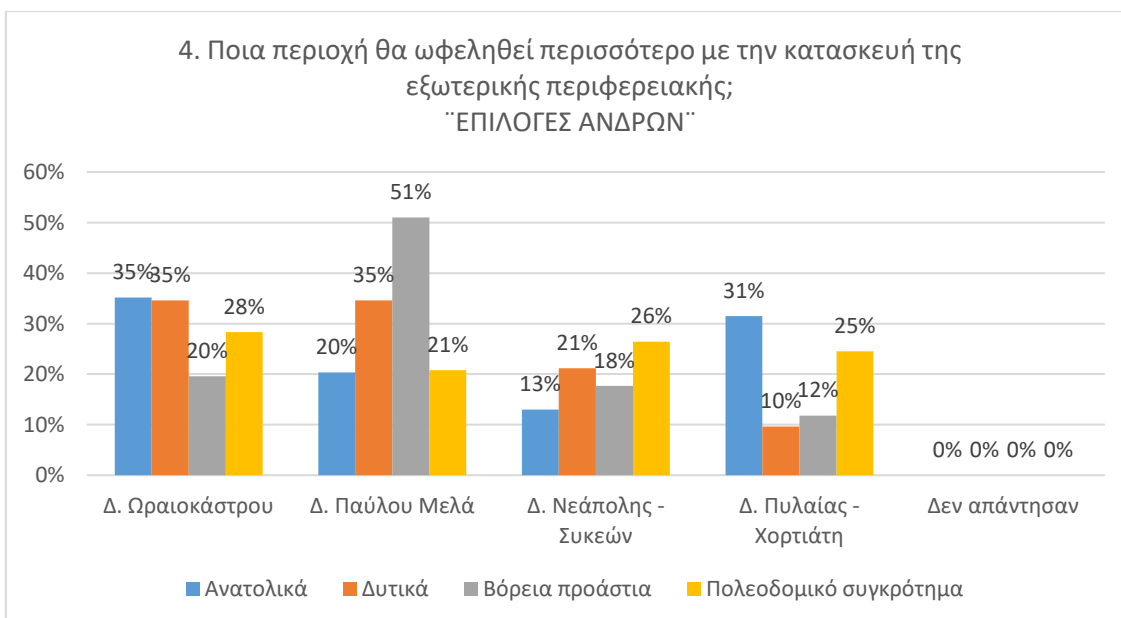
Διάγραμμα 41. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 4.



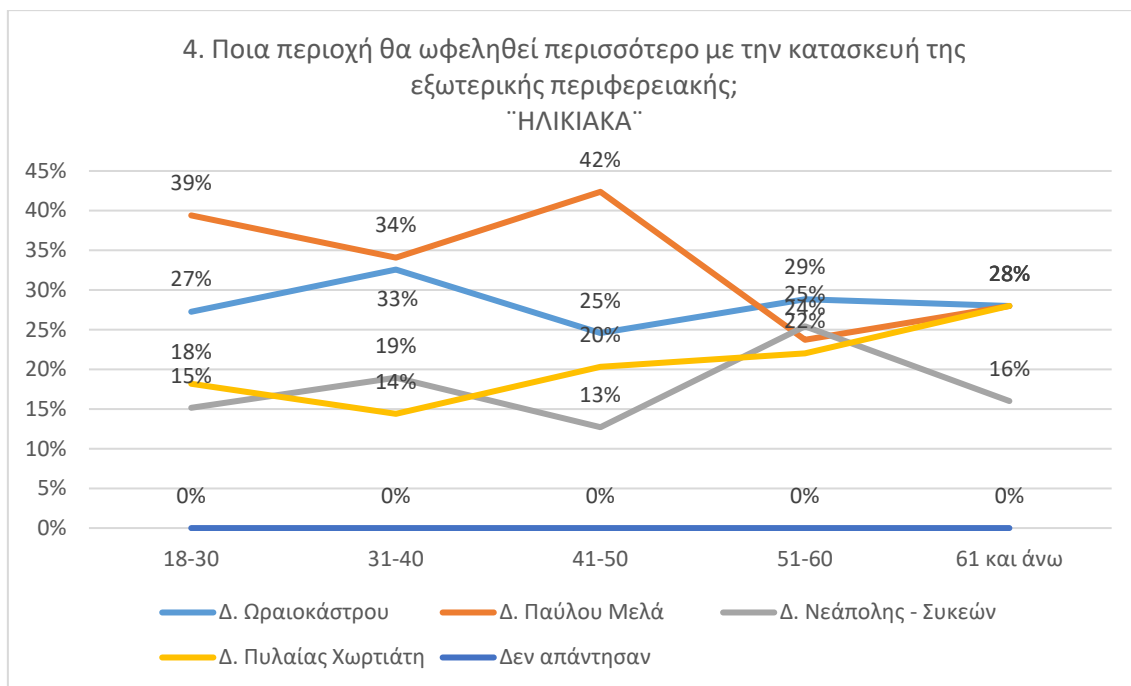
Διάγραμμα 42. Απαντήσεις στην ερώτηση 4 "κατά περιοχές"



Διάγραμμα 43. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 4.



Διάγραμμα 44. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 4.



Διάγραμμα 45. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 4 "ανά ηλικιακή ομάδα".

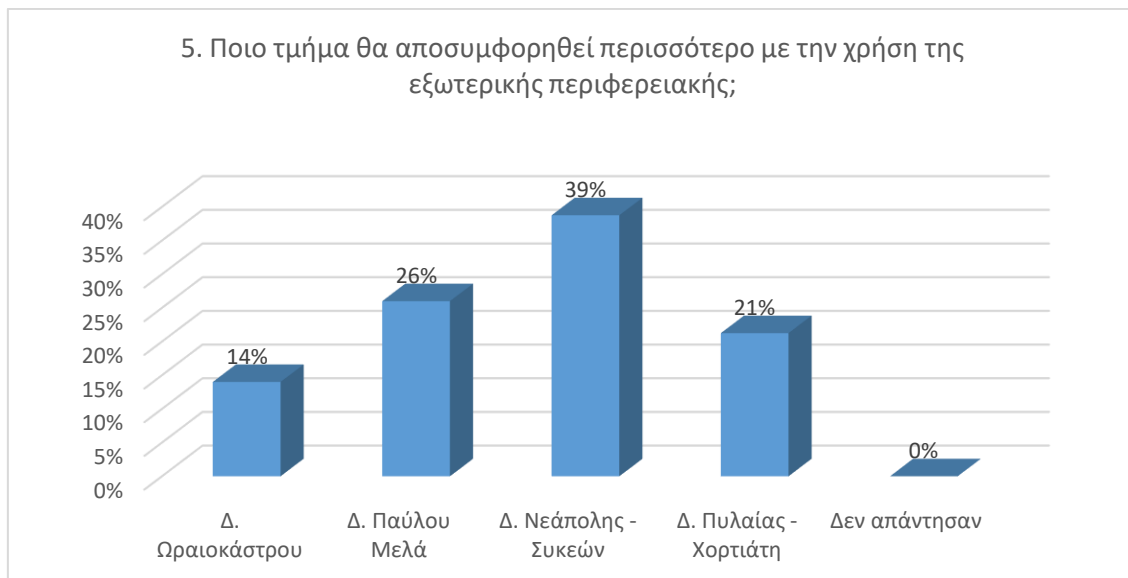
Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη της περιοχής που θα ωφεληθεί περισσότερο από την κατασκευή της ΕΠΘ είναι η περιοχή του Παύλου Μελά με ποσοστό 36% ενώ τελευταία είναι η περιοχή Νεάπολης – Συκεών με ποσοστό 17%.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» οι επικρατέστερες τιμές είναι από το Βόρεια προάστια με 51% έχοντας ως πρώτη επιλογή τον Δήμο Παύλου Μελά.

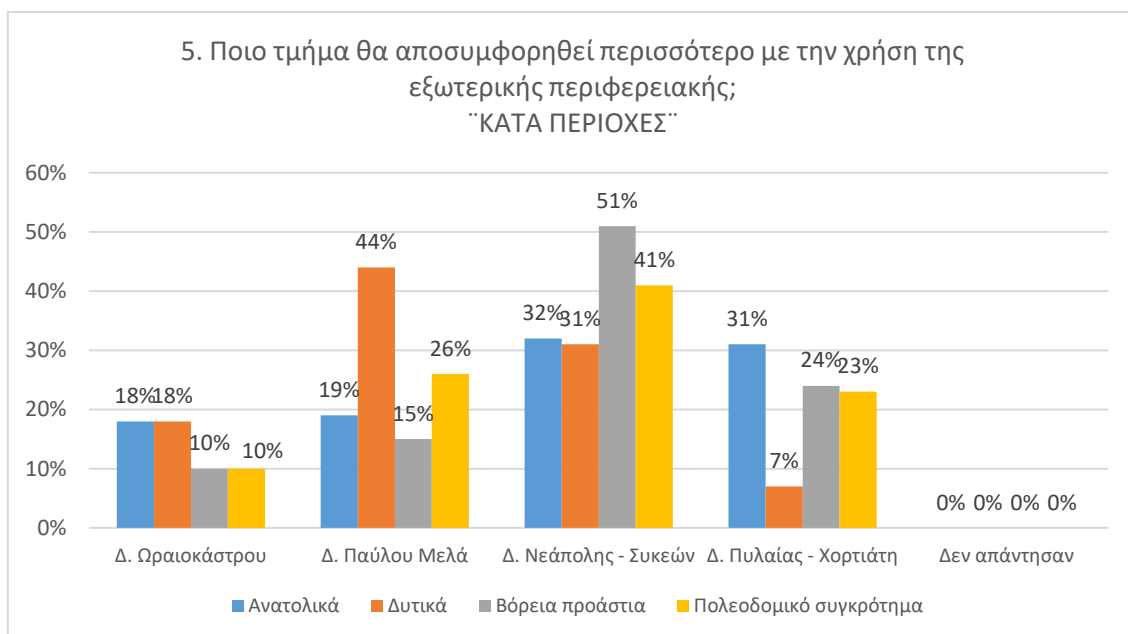
Οι γυναίκες από τα Βόρεια προάστια με ποσοστό 52% επιλέγουν τον Δήμο Παύλου Μελά όπως και οι άντρες επίσης από τα Βόρεια προάστια με ποσοστό 51%. Παρατηρούμε λοιπόν μία συμφωνία με σχεδόν το ίδιο ποσοστό μεταξύ των γυναικών και των ανδρών.

Ηλικιακά η ηλικιακή 41-50 ετών με ποσοστό 42% συμφωνούν και αυτοί με την γενική άποψη έχοντας επιλέξει τον Δήμο Παύλου Μελά.

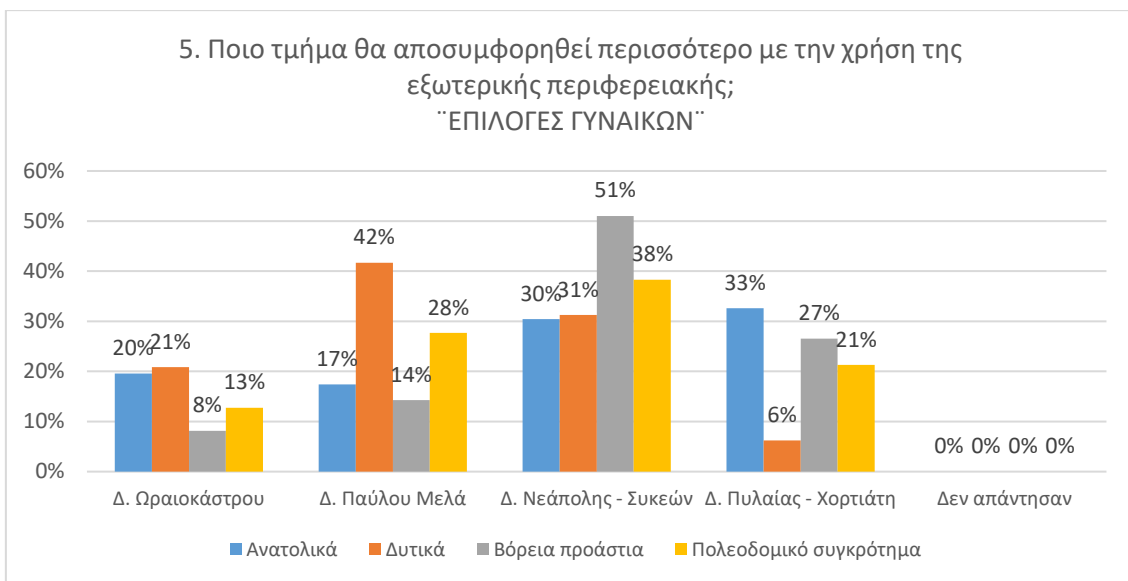
Ανάλυση ερώτησης 5. Ποιο τμήμα θα αποσυμφορηθεί περισσότερο με την χρήση της εξωτερικής περιφερειακής;



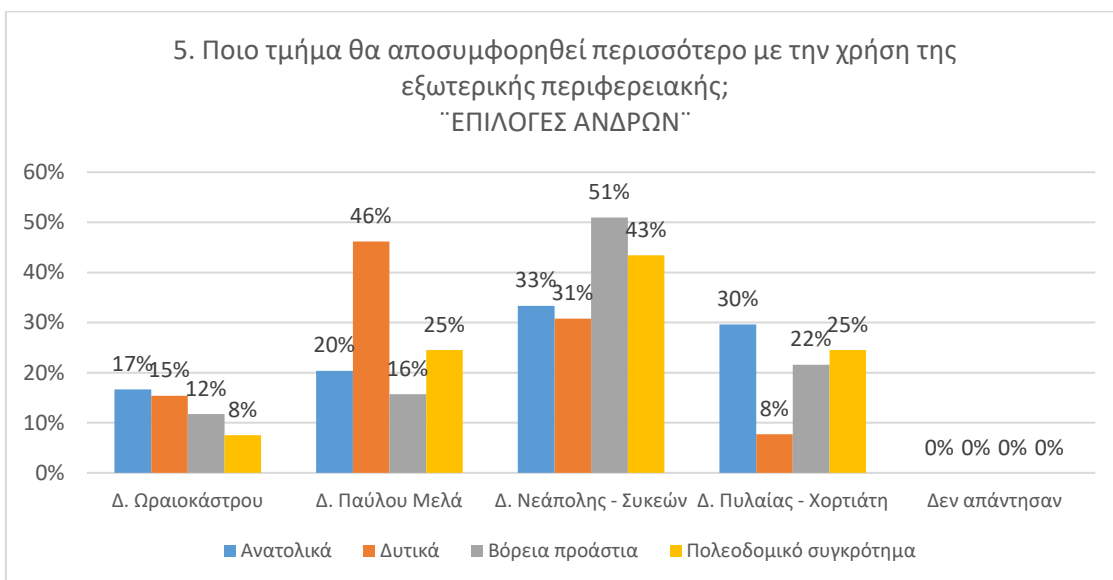
Διάγραμμα 46. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 5.



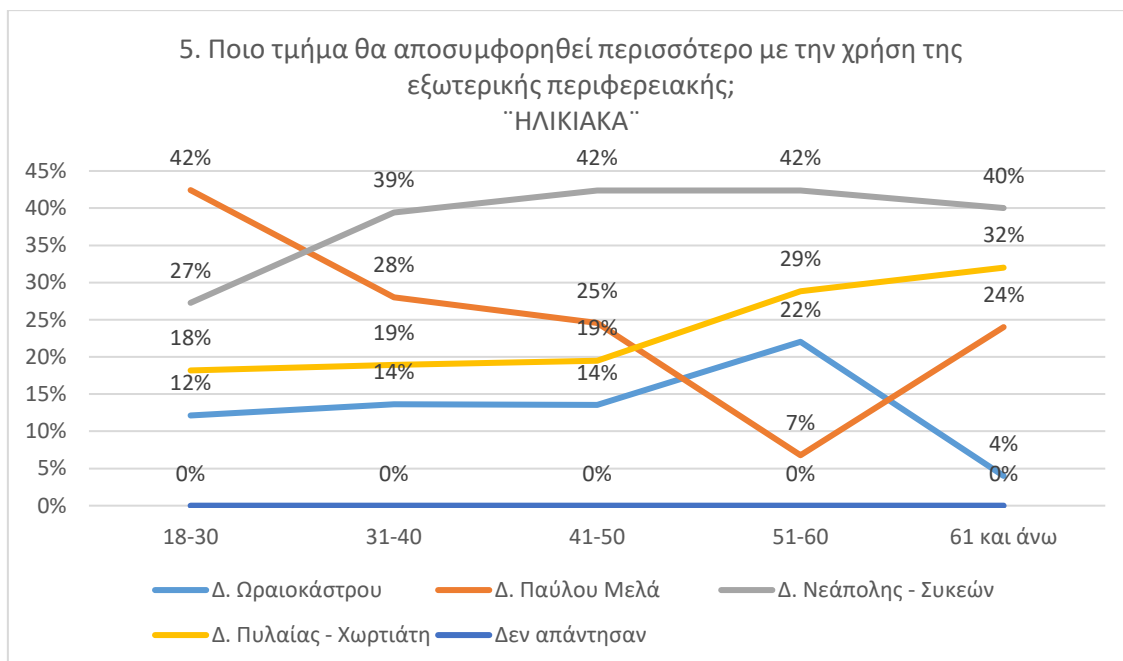
Διάγραμμα 47. Απαντήσεις στην ερώτηση 5 "κατά περιοχές"



Διάγραμμα 48. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 5.



Διάγραμμα 49. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 5.



Διάγραμμα 50. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 5 “ανά ηλικιακή ομάδα”.

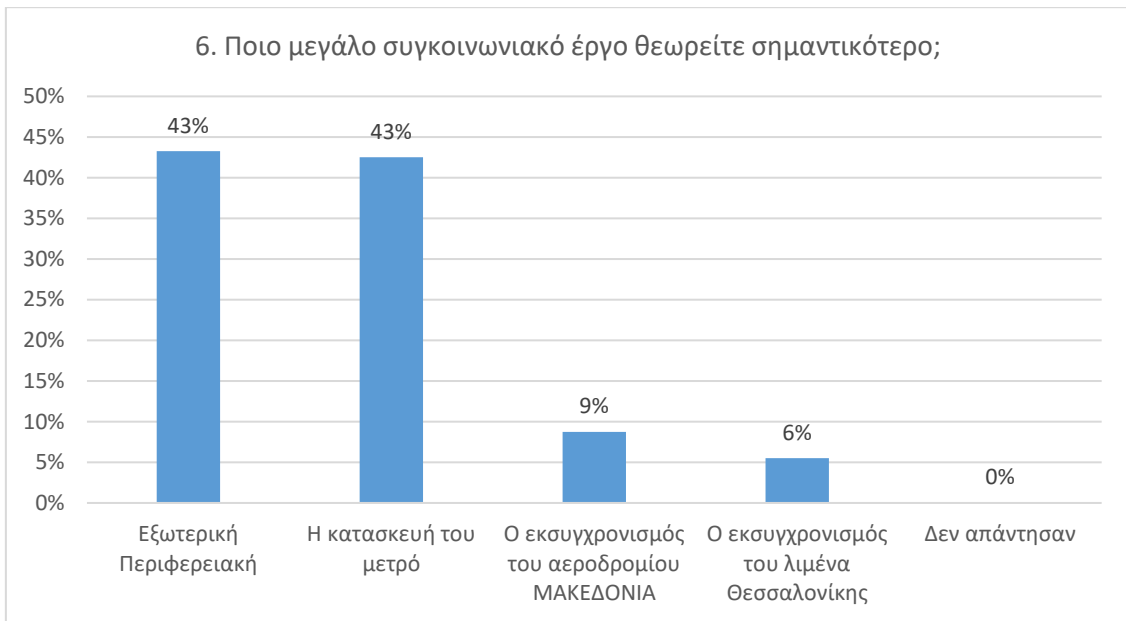
Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη ποιο τμήμα θα αποσυμφορηθεί περισσότερο από την κατασκευή της ΕΠΘ είναι η περιοχή Νεάπολης – Συκεών με ποσοστό 39% ενώ τελευταία είναι η περιοχή Ωραιοκάστρου με ποσοστό 14%.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» οι επικρατέστερες τιμές είναι από το Βόρεια προάστια με 51% έχοντας ως πρώτη επιλογή τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών.

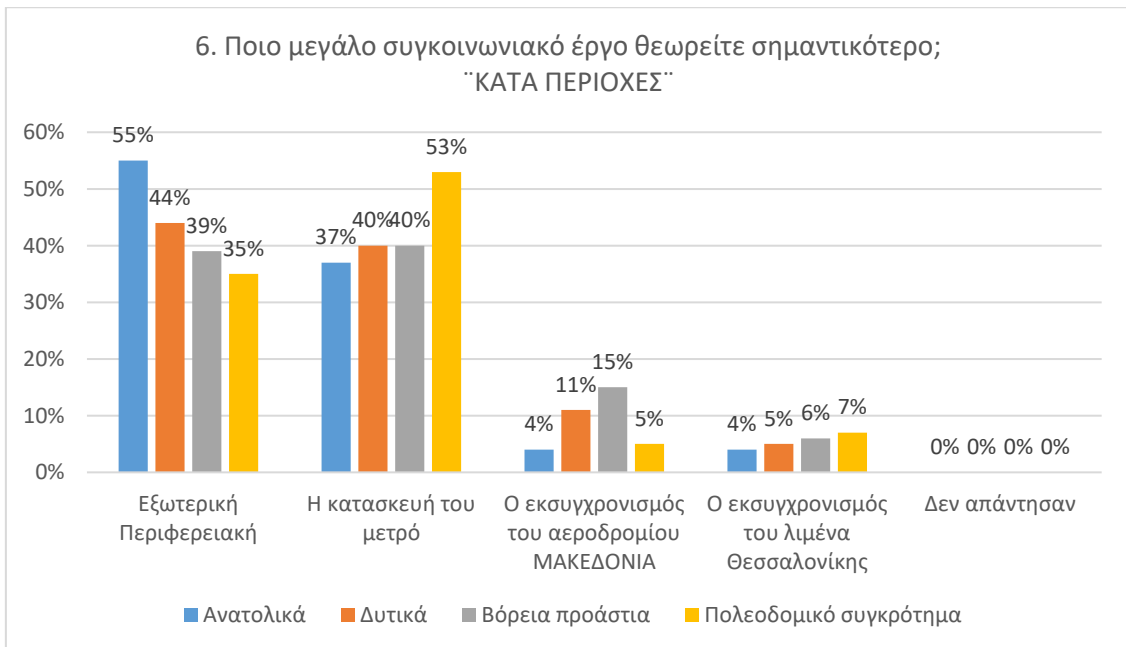
Οι γυναίκες από τα Βόρεια προάστια με ποσοστό 51% επιλέγουν τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών όπως και οι άντρες επίσης από τα Βόρεια προάστια με ποσοστό 51% και αυτοί. Παρατηρούμε λοιπόν μία συμφωνία με το ίδιο ποσοστό μεταξύ των γυναικών και των ανδρών.

Ηλικιακά, η ηλικιακή ομάδα 18-30 ετών με ποσοστό 42% έχει ως πρώτη επιλογή τον Δήμο Παύλου Μελά. Οι ηλικιακές ομάδες 41-50 ετών και 51-60 ετών και αυτοί με ποσοστό 42% συμφωνούν και αυτοί με την γενική άποψη έχοντας επιλέξει Δήμο Νεάπολης – Συκεών. Παρατηρούμε πως τρεις (3) διαφορετικές ηλικιακές ομάδες με το ίδιο ποσοστό υποστηρίζουν δύο (2) διαφορετικές επιλογές.

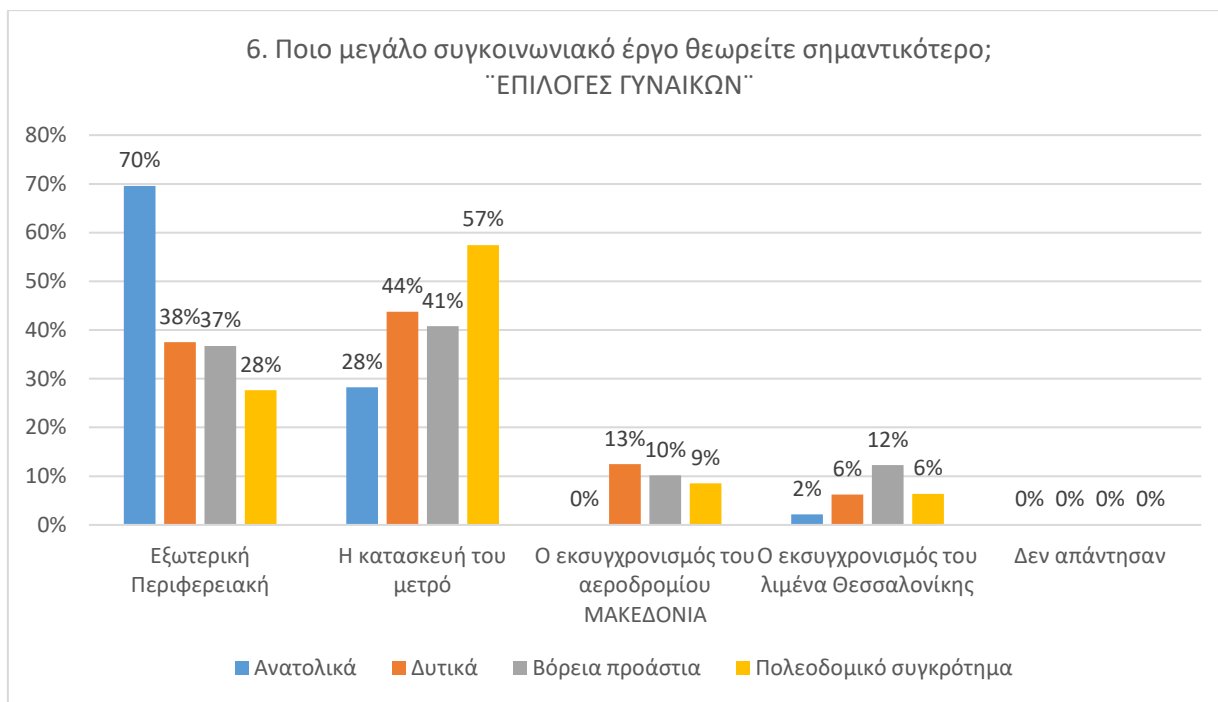
Ανάλυση ερώτησης 6. Ποιο μεγάλο συγκοινωνιακό έργο θεωρείτε σημαντικότερο;



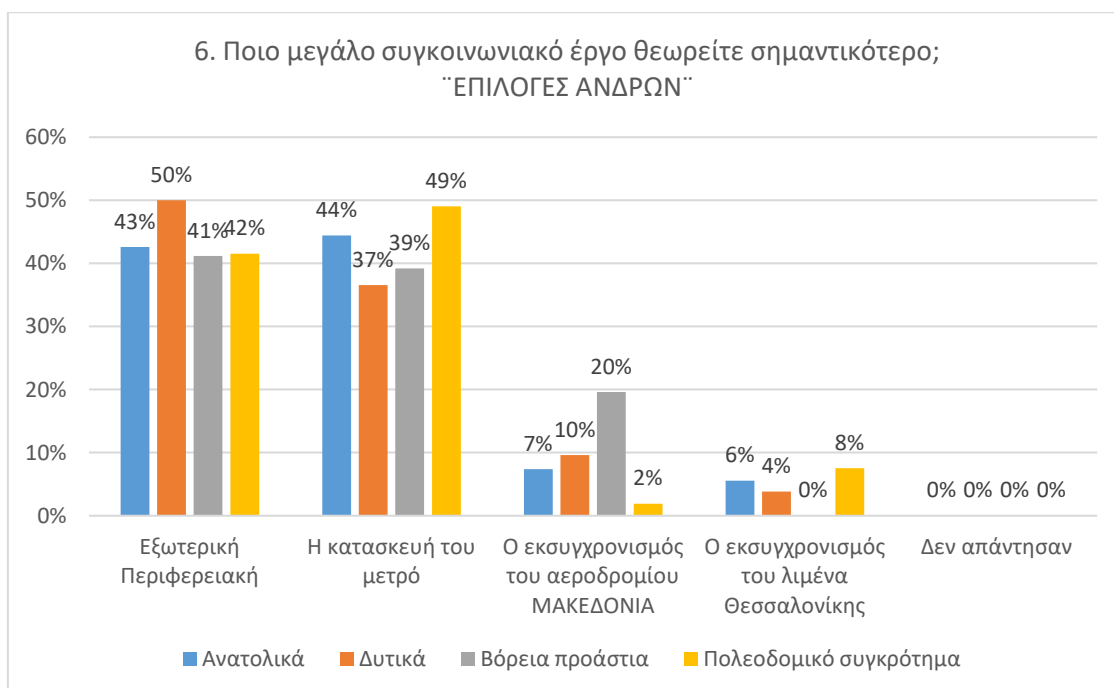
Διάγραμμα 51. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 6.



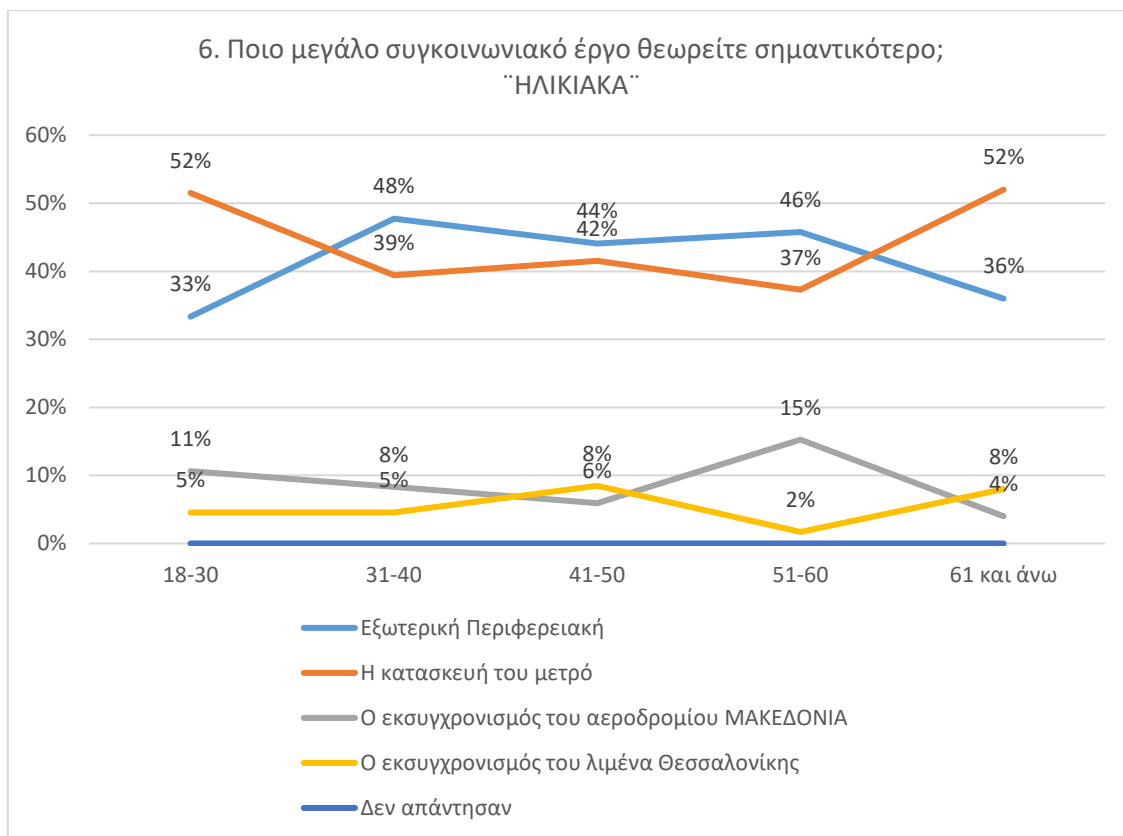
Διάγραμμα 52. Απαντήσεις στην ερώτηση 6 "κατά περιοχές"



Διάγραμμα 53. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 6.



Διάγραμμα 54. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 6.



Διάγραμμα 55. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 6 "ανά ηλικιακή ομάδα".

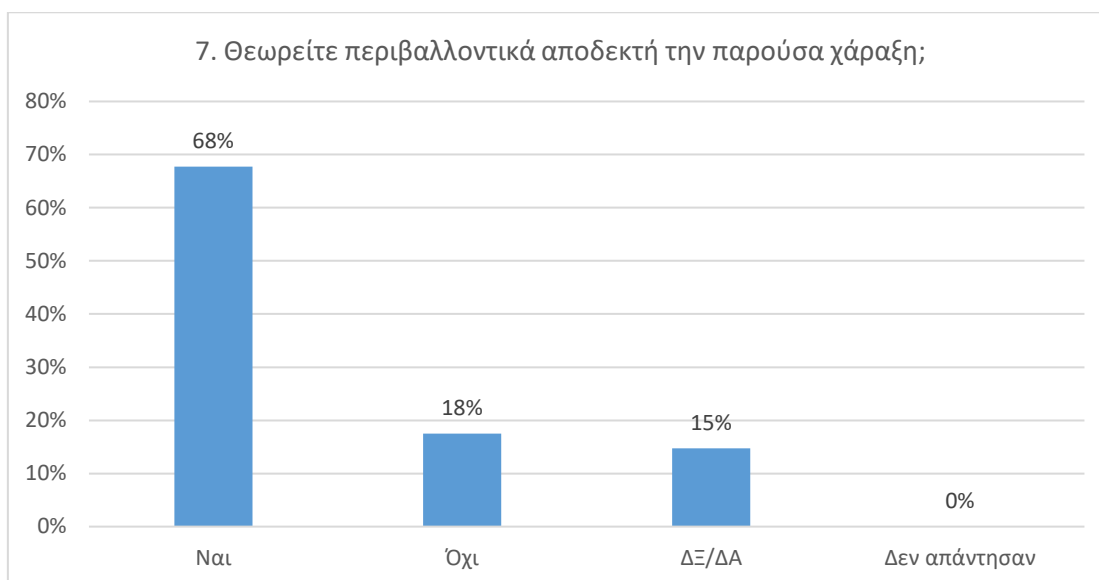
Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη για το ποιο μεγάλο συγκοινωνιακό έργο θεωρείτε σημαντικότερο είναι η «Εξωτερική Περιφερειακή» με ποσοστό 43% αλλά και η «κατασκευή του μετρό» ακριβώς με το ίδιο ποσοστό, δηλαδή 43%. Παρατηρούμε πως οι πολίτες αναγνωρίζουν την σπουδαιότητά τους καθώς θέλουν να υλοποιηθούν άμεσα και τα δύο, ενώ τελευταία επιλογή είναι ο εκσυγχρονισμός του λιμένα Θεσσαλονίκης με ποσοστό 6%.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» οι επικρατέστερες τιμές είναι από την Ανατολική περιοχή με 55% έχοντας ως πρώτη επιλογή την κατασκευή της ΕΠΘ ενώ η Δυτική περιοχή έχει ως πρώτη επιλογή την κατασκευή του μετρό με ποσοστό 53%.

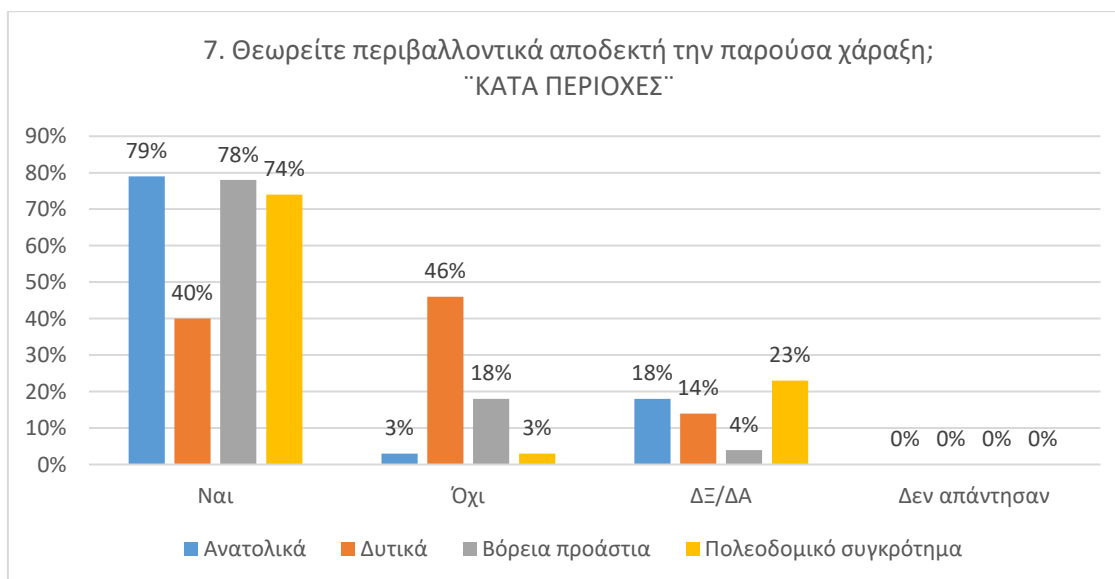
Οι γυναίκες από τα Ανατολικά με ποσοστό 70% επιλέγουν την κατασκευή της ΕΠΘ ενώ οι γυναίκες από το Πολεοδομικό συγκρότημα επιλέγουν την κατασκευή του μετρό με ποσοστό 57%. Οι άντρες από τα Δυτικά με ποσοστό 50% επιλέγουν την κατασκευή της ΕΠΘ ενώ οι άντρες από το Πολεοδομικό συγκρότημα επιλέγουν την κατασκευή του μετρό με ποσοστό 49%.

Ηλικιακά, η ηλικιακή ομάδα 18-30 ετών καθώς και η ηλικιακή ομάδα 61 και άνω με ποσοστό 52% επιλέγουν την κατασκευή του μετρό.

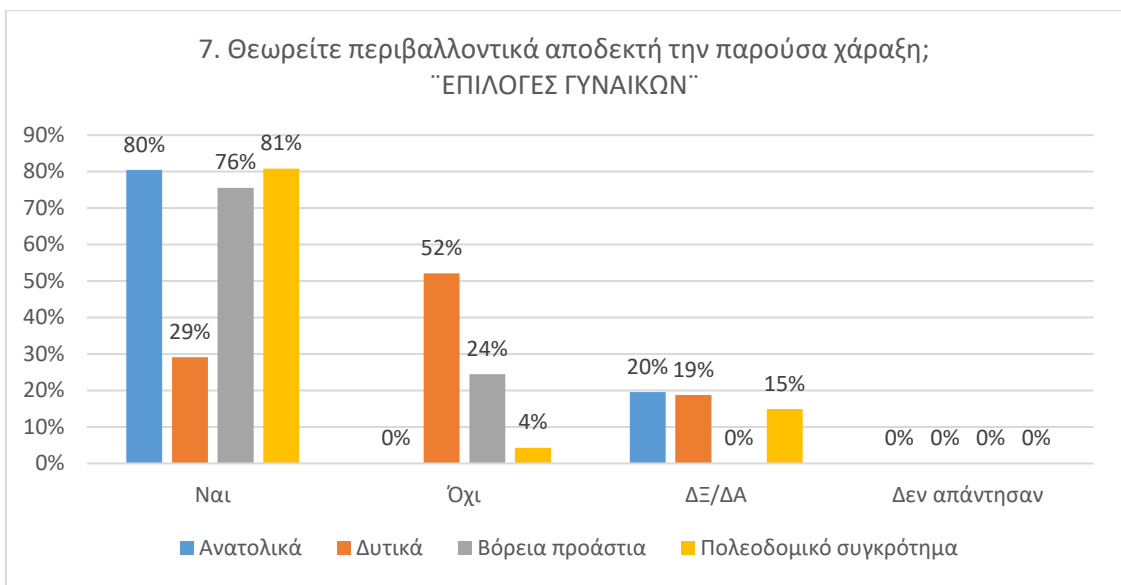
Ανάλυση ερώτησης 7. Θεωρείτε περιβαλλοντικά αποδεκτή την παρούσα χάραξη;



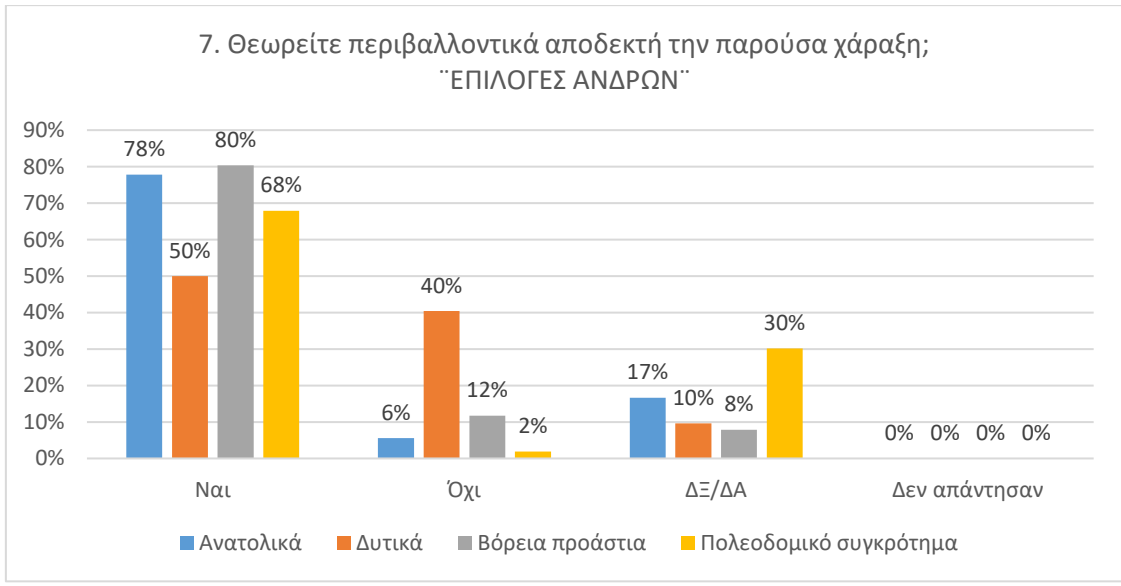
Διάγραμμα 56. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 7.



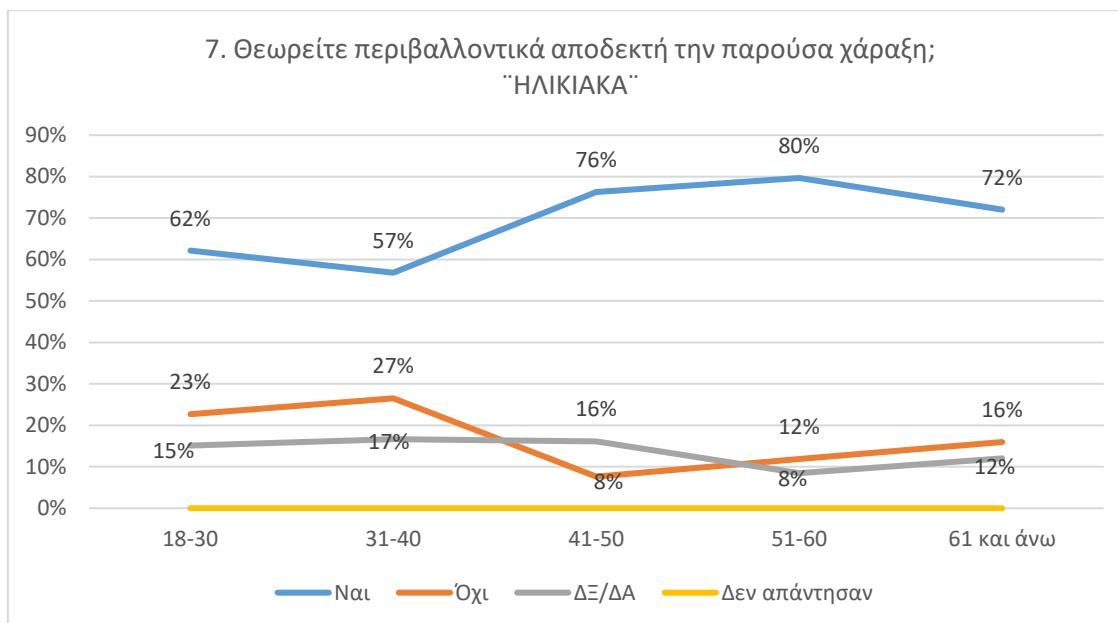
Διάγραμμα 57. Απαντήσεις στην ερώτηση 1 "κατά περιοχές".



Διάγραμμα 58. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 7.



Διάγραμμα 59. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 7.



Διάγραμμα 60. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 7 "ανά ηλικιακή ομάδα".

Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη για το αν είναι περιβαλλοντικά αποδεκτή η παρούσα χάραξη με ποσοστό 68% είναι το «ΝΑΙ».

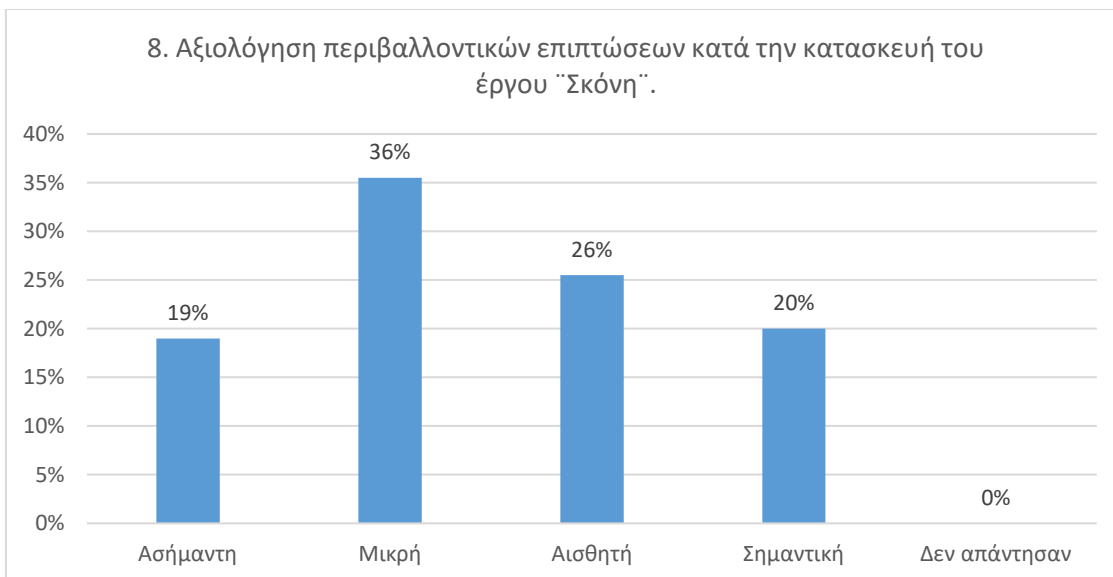
Στην κατηγορία «κατά περιοχές» οι επικρατέστερες τιμές είναι από την Ανατολική περιοχή με το 79% να συμφωνεί ενώ η Δυτική περιοχή με ποσοστό 49% διαφωνεί.

Οι γυναίκες αλλά και οι άντρες συμφωνούν με την παρούσα χάραξη με τα μεγαλύτερα ποσοστά να είναι 81% και 80% αντίστοιχα.

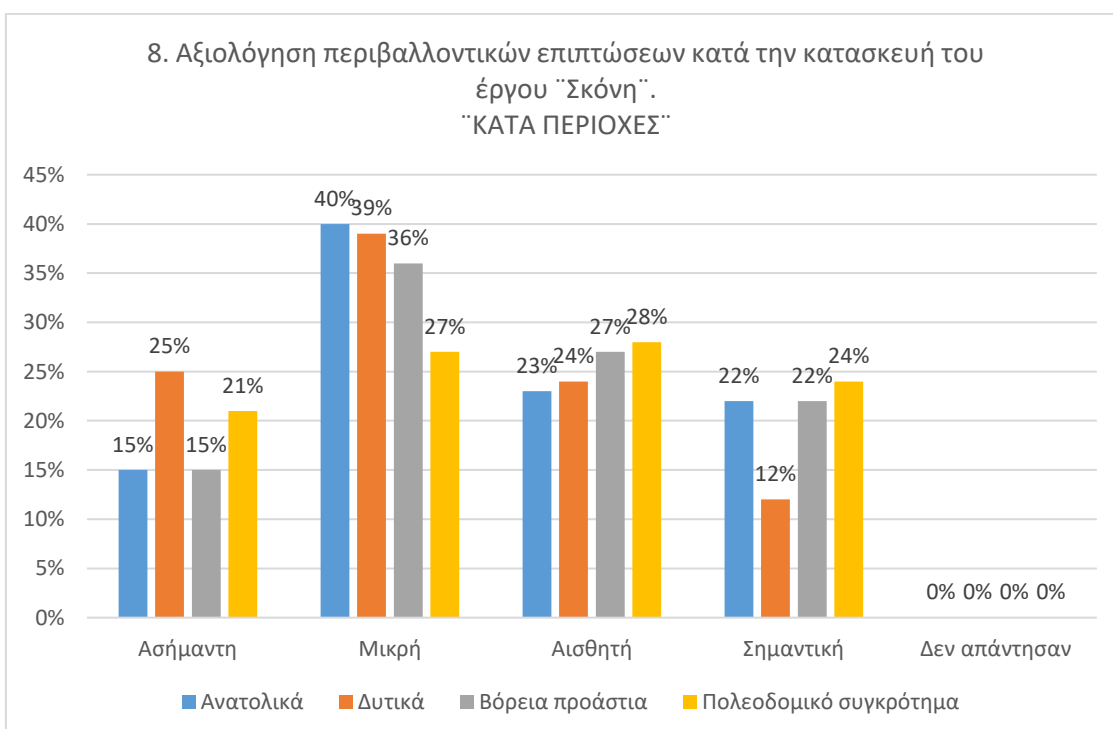
Ηλικιακά, η ηλικιακή ομάδα 51-60 ετών με ποσοστό 80% επιλέγουν συμφωνούν με την παρούσα χάραξη.

Ανάλυση ερώτησης 8. Αξιολόγηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά την κατασκευή του έργου.

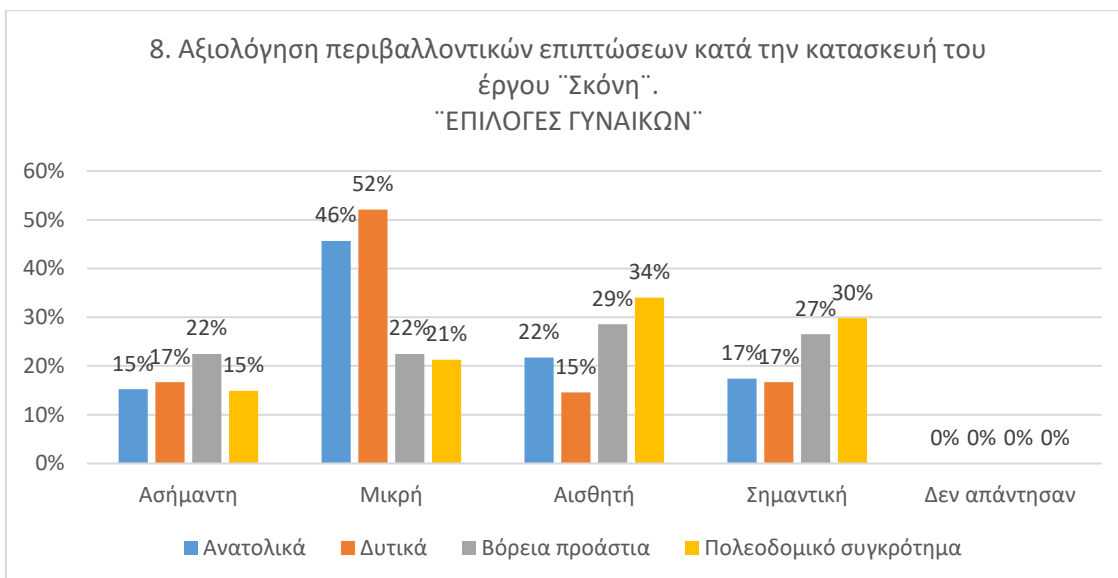
Σκόνη



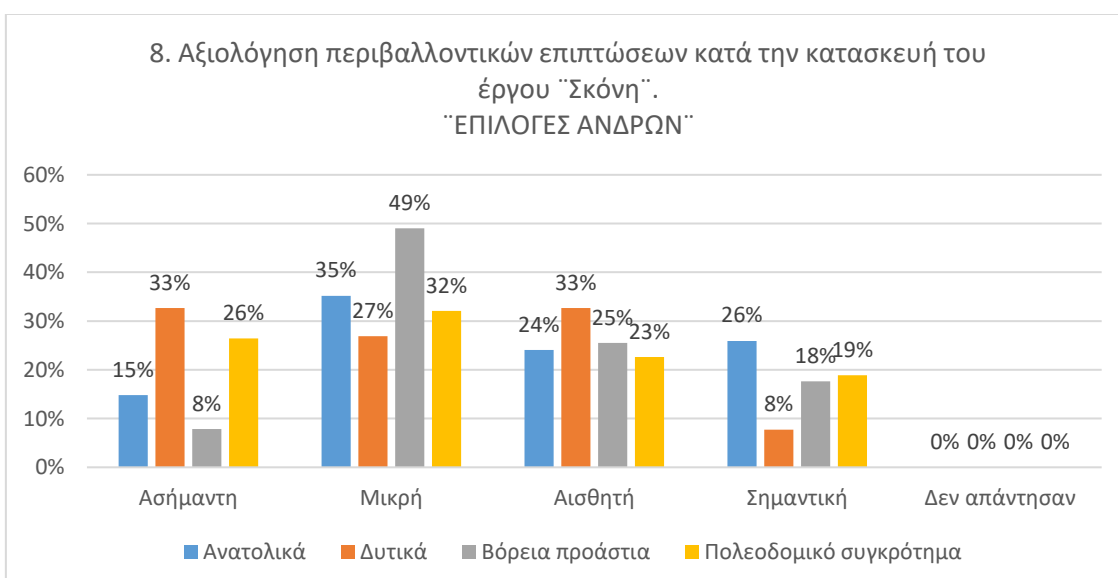
Διάγραμμα 61. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 8 για την σκόνη.



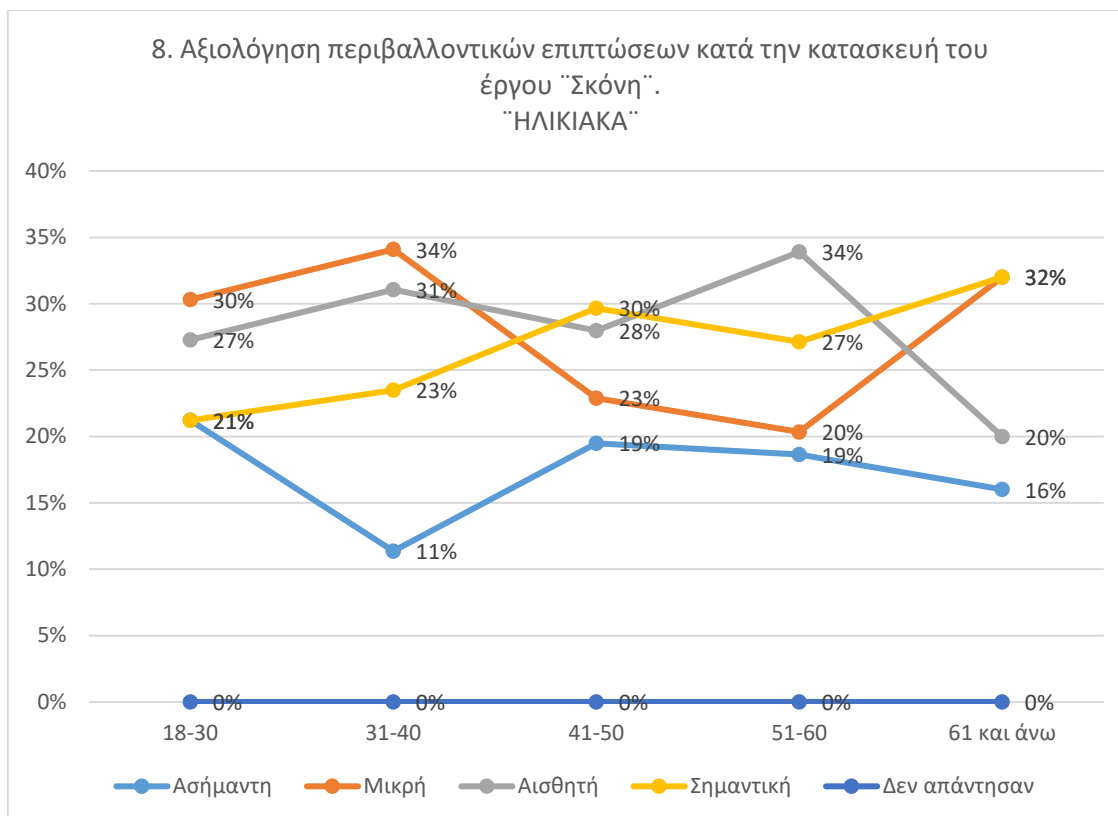
Διάγραμμα 62. Απαντήσεις στην ερώτηση 8 για την σκόνη "κατά περιοχές"



Διάγραμμα 63. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 8 για την σκόνη.



Διάγραμμα 64. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 8 για την σκόνη.



Διάγραμμα 65. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 8 για την σκόνη ανά ηλικιακή ομάδα.

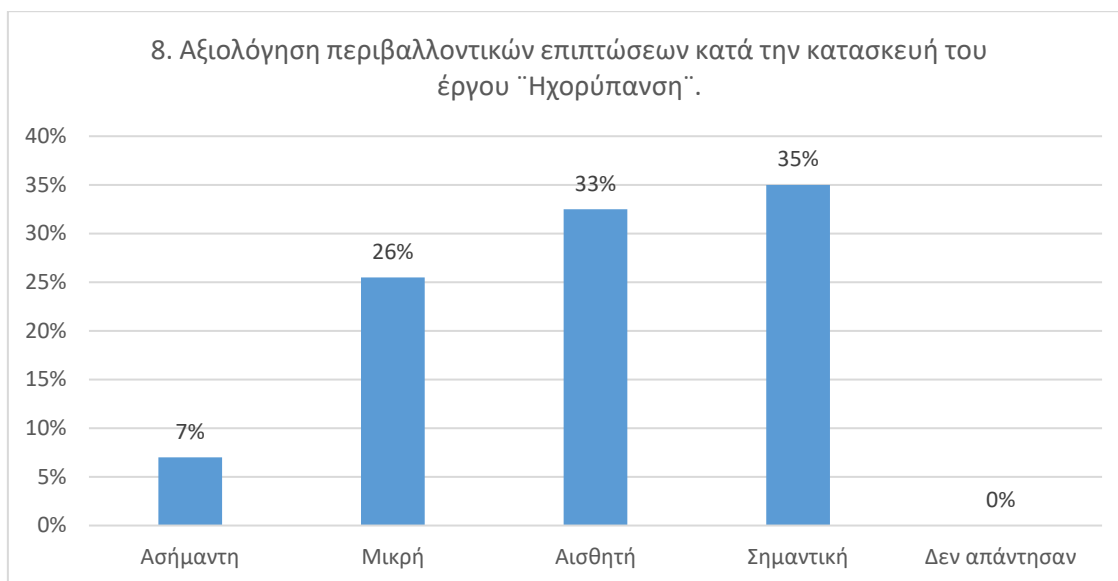
Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη για την περιβαλλοντική αξιολόγηση της «Σκόνης» κατά την φάση κατασκευής του έργου είναι «Μικρή» με ποσοστό 36% ενώ με ποσοστό 19% η επιλογή «Ασήμαντη» είναι τελευταία.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» οι επικρατέστερες τιμές είναι από την Ανατολική περιοχή με 40% για την επιλογή «Μικρή».

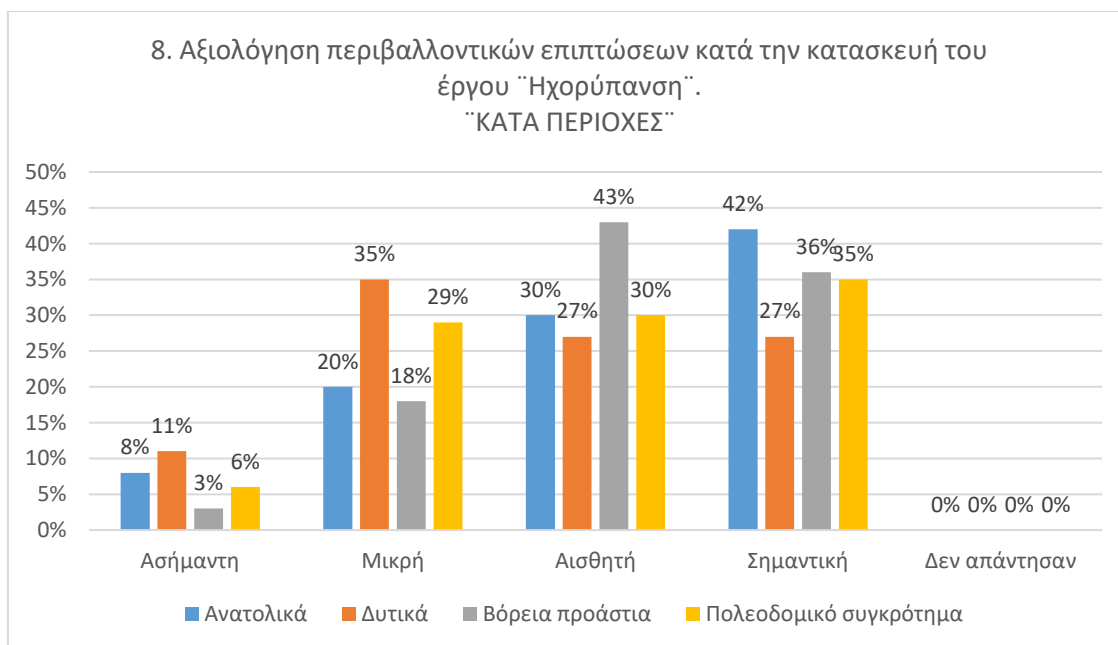
Οι γυναίκες από τα Δυτικά με ποσοστό 52% καθώς και οι άντρες από τα Βόρεια προάστια με ποσοστό 49% επιλέγουν την επιλογή «Μικρή».

Ηλικιακά, η ηλικιακή ομάδα 31-40 ετών με ποσοστό 34% έχει ως πρώτη την επιλογή «Μικρή», ενώ η ηλικιακή ομάδα 51-60 ετών έχοντας το ίδιο ποσοστό, 34%, έχει ως πρώτη επιλογή την «Αισθητή»

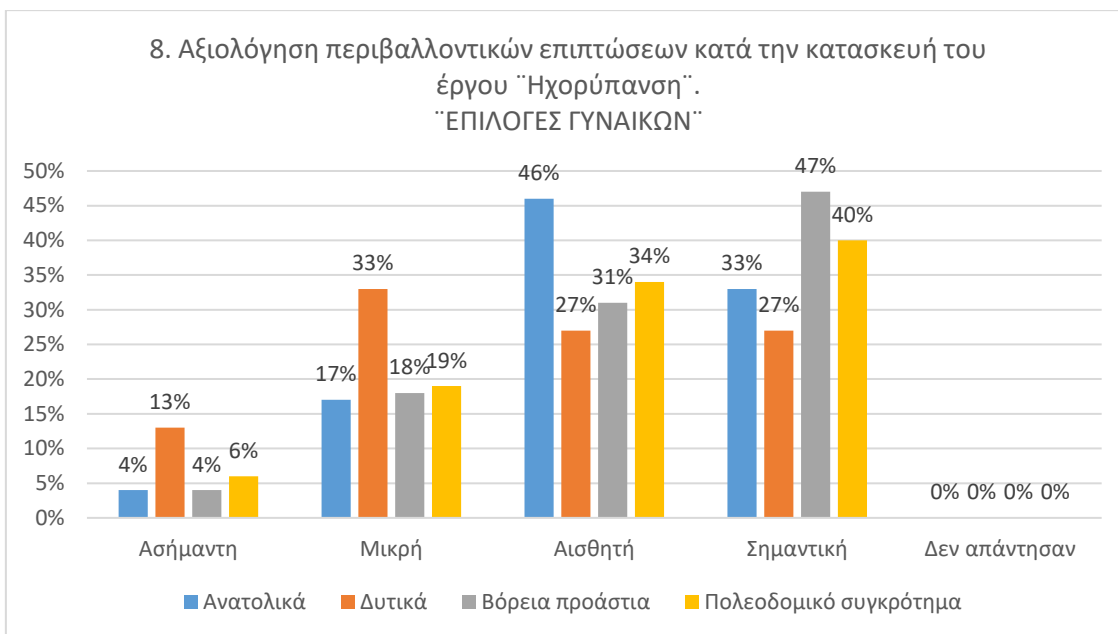
Ηχορύπανση



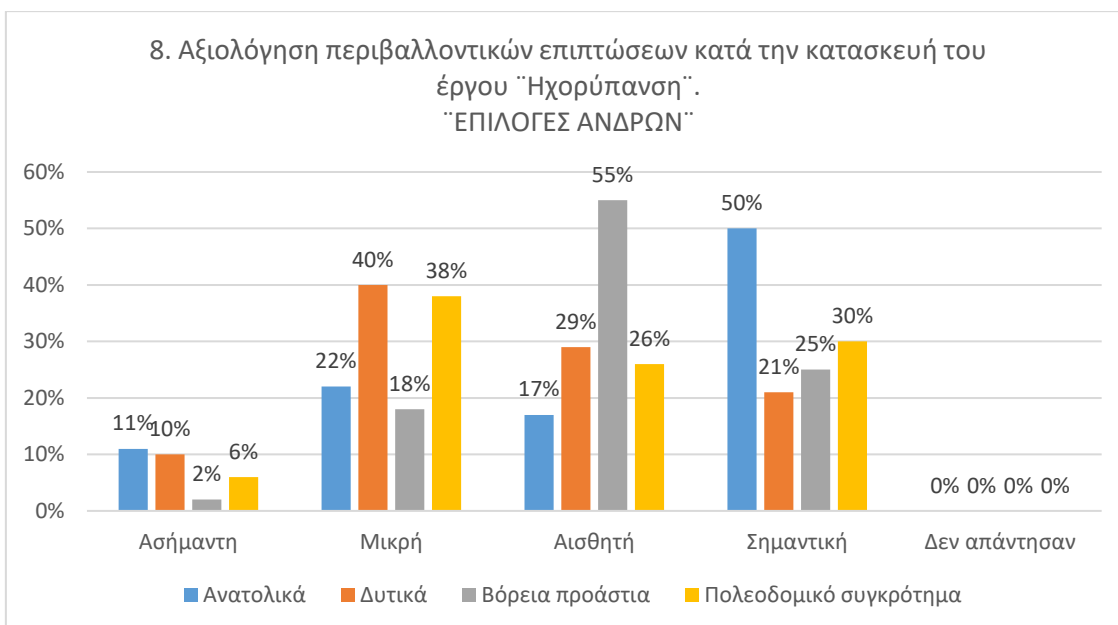
Διάγραμμα 66. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 8 για την ηχορύπανση.



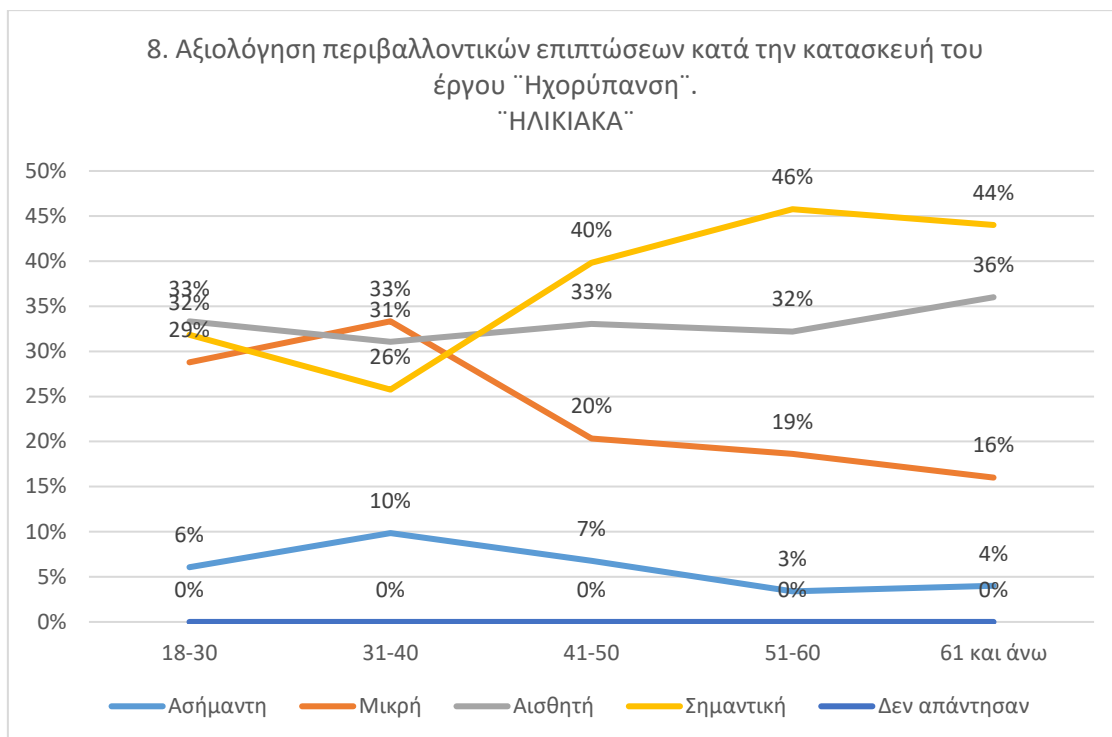
Διάγραμμα 67. Απαντήσεις στην ερώτηση 8 για την ηχορύπανση "κατά περιοχές".



Διάγραμμα 68. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 8 για την ηχορύπανση.



Διάγραμμα 69. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 8 για την ηχορύπανση.



Διάγραμμα 70. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 8 για την ηχορύπανση "ανά ηλικιακή ομάδα".

Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη για την περιβαλλοντική αξιολόγηση της επιλογής «Ηχορύπανση» κατά την φάση κατασκευής του έργου είναι «Σημαντική» με ποσοστό 35% ενώ με ποσοστό 7% η επιλογή «Ασήμαντη» είναι τελευταία.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» οι επικρατέστερες τιμές είναι από τα Βόρεια προάστια με 43% για την επιλογή «Αισθητή».

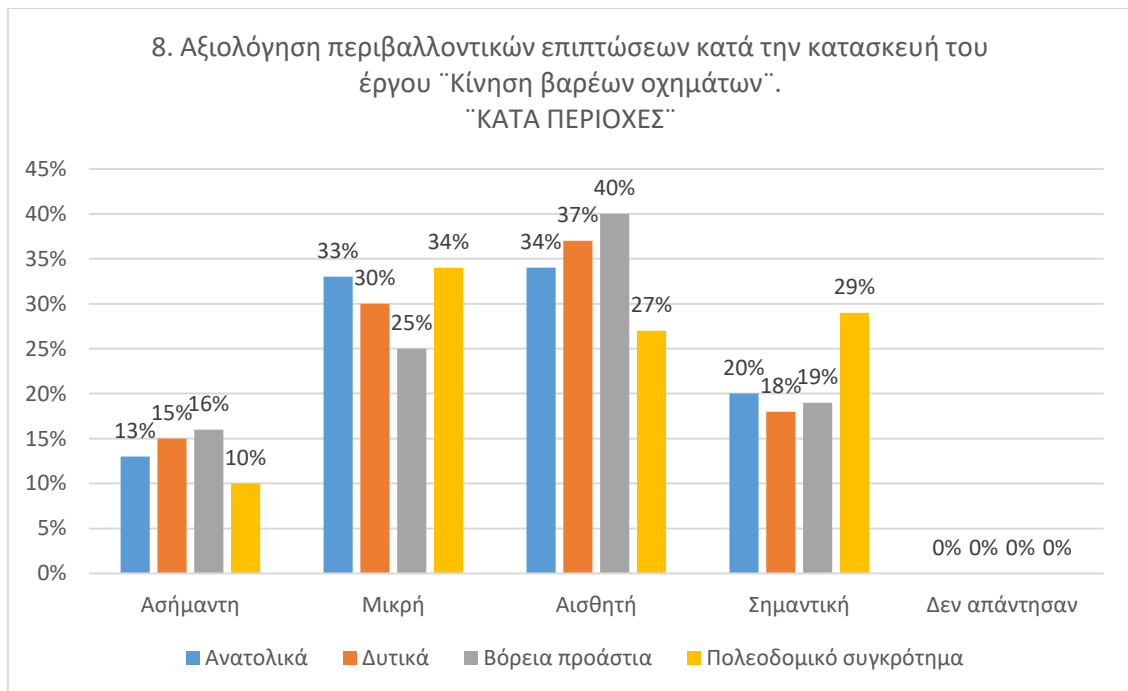
Οι γυναίκες από τα Βόρεια προάστια με ποσοστό 47% έχουν ως πρώτη επιλογή την «Σημαντική» ενώ οι άντρες από τα Βόρεια προάστια με ποσοστό 55% έχουν ως πρώτη επιλογή την επιλογή «Αισθητή».

Ηλικιακά, η ηλικιακή ομάδα 51-60 ετών με ποσοστό 46% έχει ως πρώτη την επιλογή «Σημαντική» συμφωνώντας έτσι με την με την πλειοψηφία.

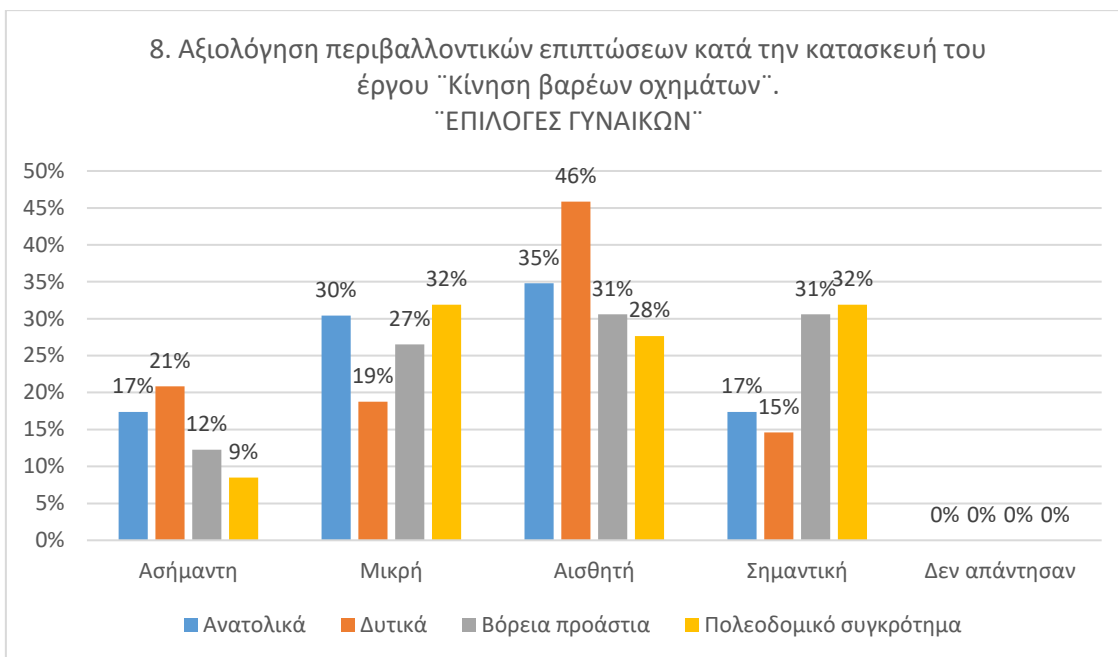
Κίνηση βαρέων οχημάτων



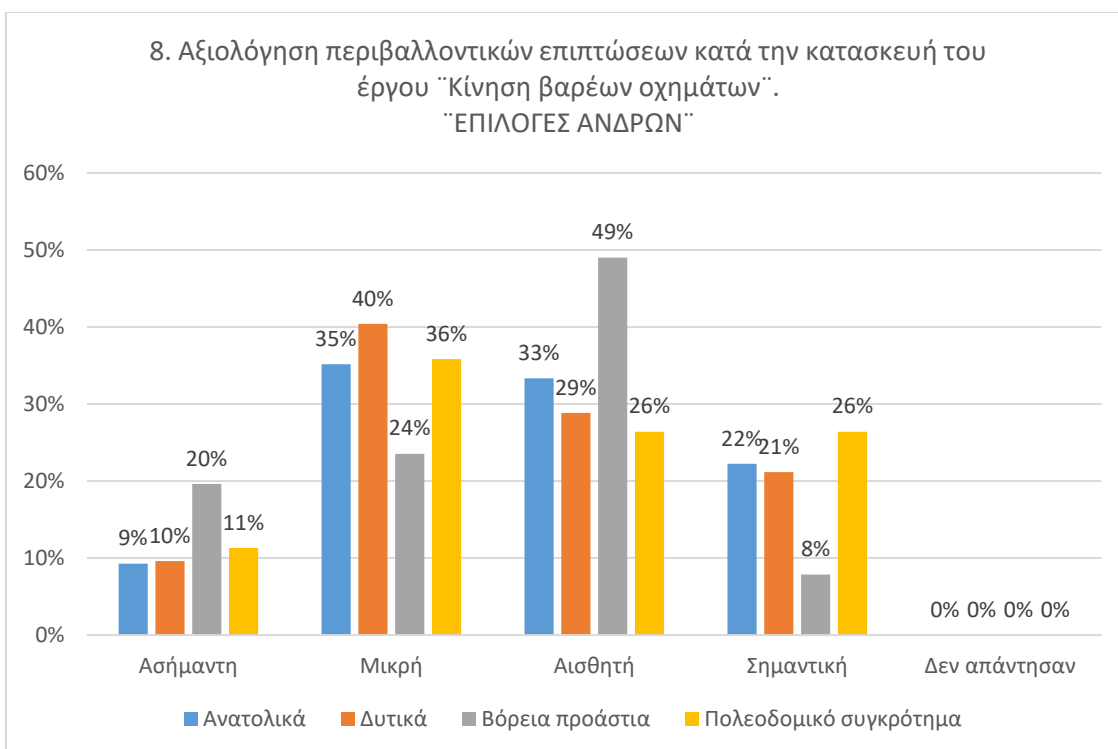
Διάγραμμα 71. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 8 για την κίνηση βαρέων οχημάτων.



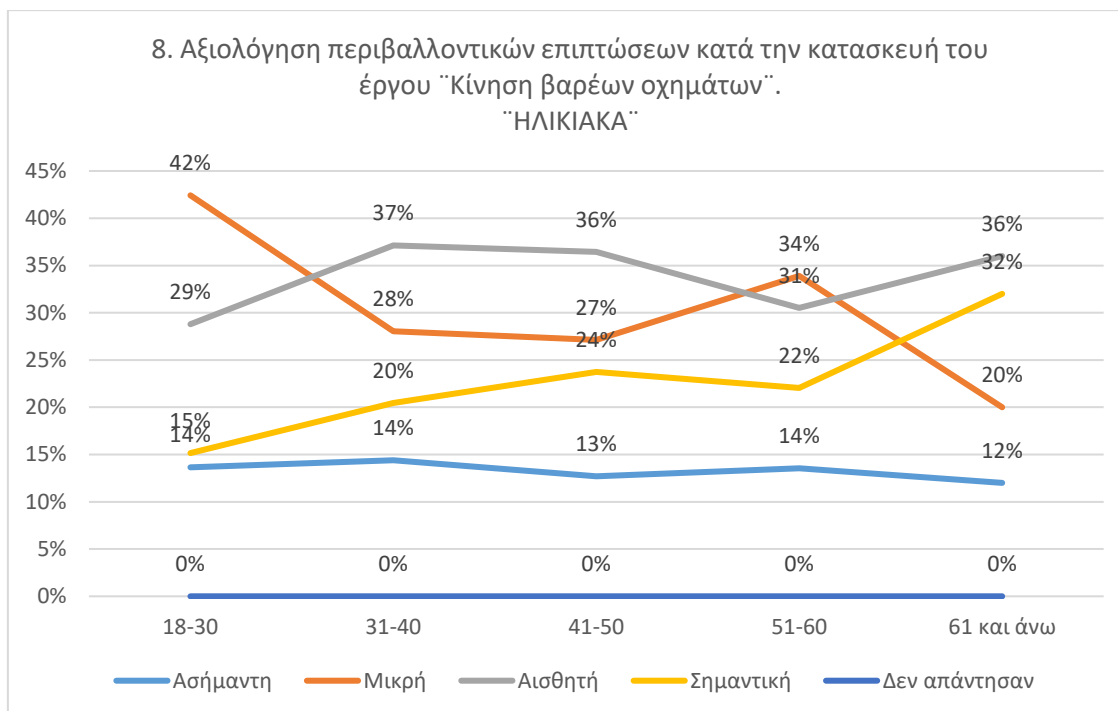
Διάγραμμα 72. Απαντήσεις στην ερώτηση 8 για την κίνηση βαρέων οχημάτων "κατά περιοχές".



Διάγραμμα 73. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 8 για την κίνηση βαρέων οχημάτων.



Διάγραμμα 74. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 8 για την κίνηση βαρέων οχημάτων.



Διάγραμμα 75. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 8 για την κίνηση βαρέων οχημάτων "ανά ηλικιακή ομάδα".

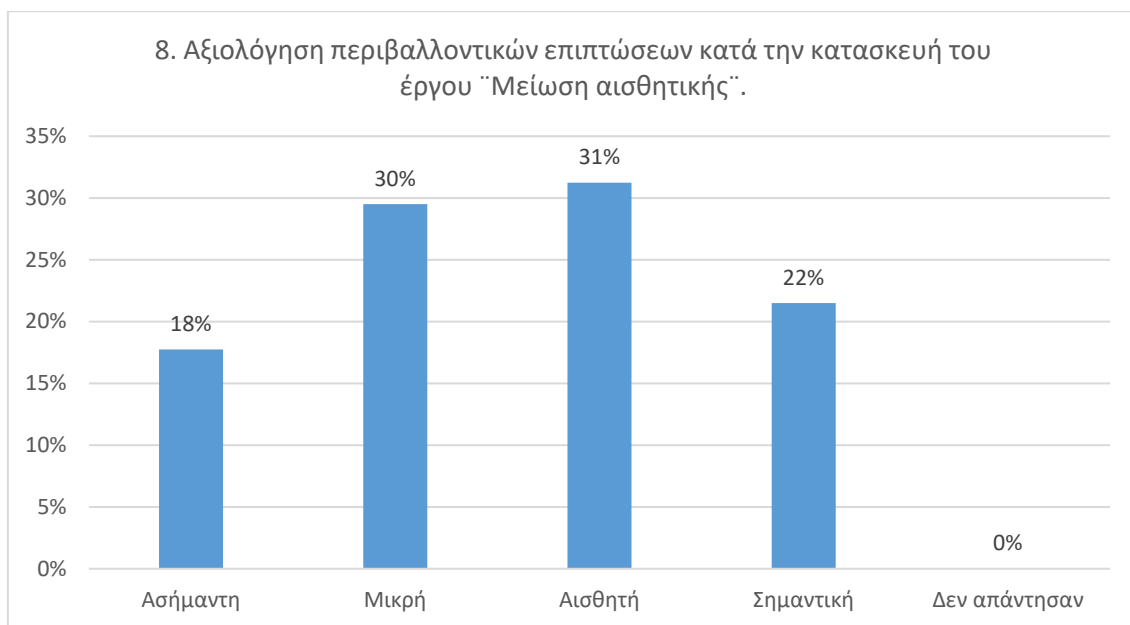
Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη για την περιβαλλοντική αξιολόγηση της επιλογής «Κίνηση βαρέων οχημάτων» κατά την φάση κατασκευής του έργου είναι «Αισθητή» με ποσοστό 35% ενώ με ποσοστό 14% η επιλογή «Ασήμαντη» είναι τελευταία.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» η επικρατέστερη τιμή είναι από τα Βόρεια προάστια με ποσοστό 40% για την επιλογή «Αισθητή».

Οι γυναίκες από τα Δυτικά με ποσοστό 46% έχουν ως πρώτη επιλογή την «Αισθητή». Οι άντρες από τα Βόρεια προάστια με ποσοστό 49% έχουν ως πρώτη επιλογή την επιλογή «Αισθητή». Αν και διαφέρουν οι περιοχές τους παρατηρούμε μία συμφωνία μεταξύ των δύο φύλων ως προς την επιλογή.

Ηλικιακά, η ηλικιακή ομάδα 18-30 ετών με ποσοστό 42% έχει ως πρώτη την επιλογή «Μικρή», οπότε δεν συμφωνεί με την με την πλειοψηφία.

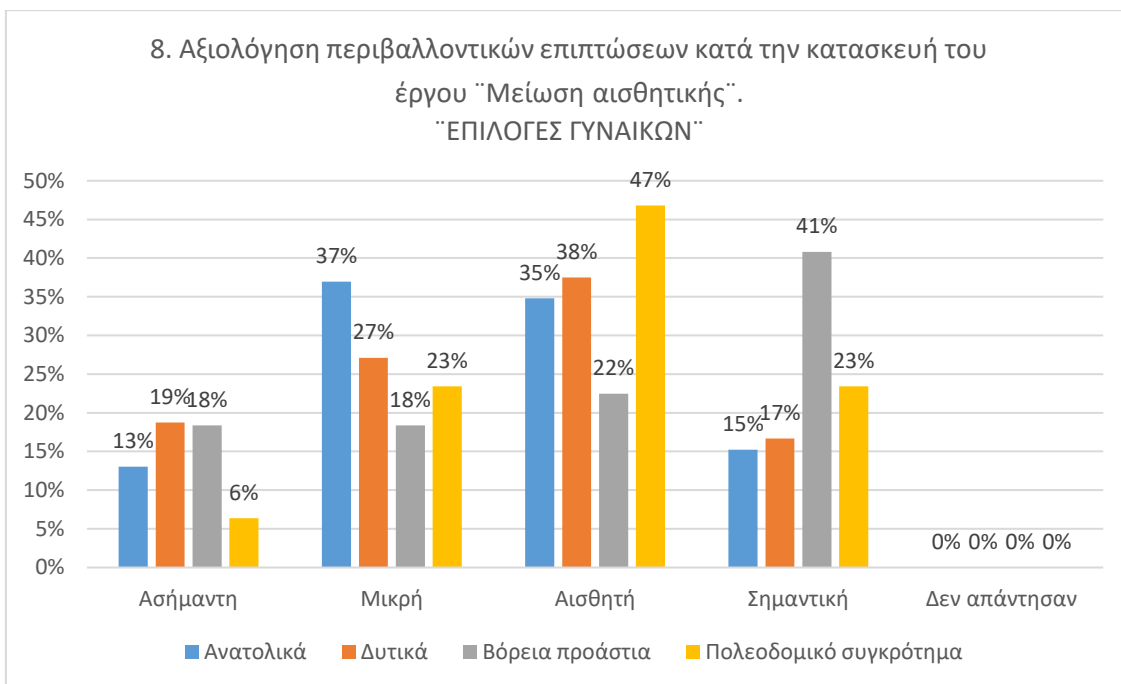
Μείωση αισθητικής



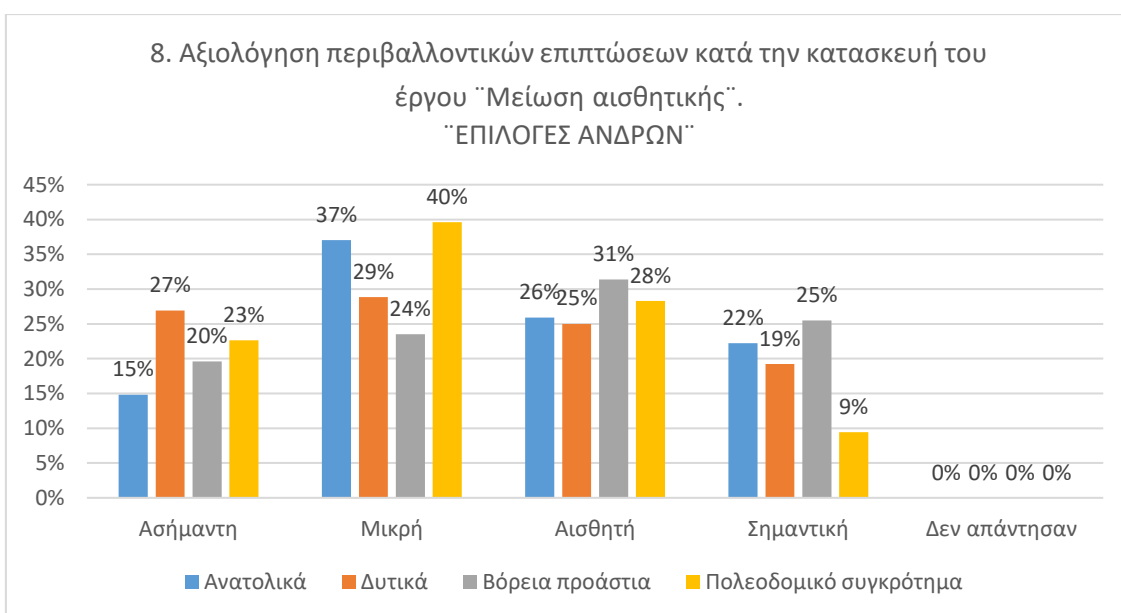
Διάγραμμα 76. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 8 για την μείωση αισθητικής.



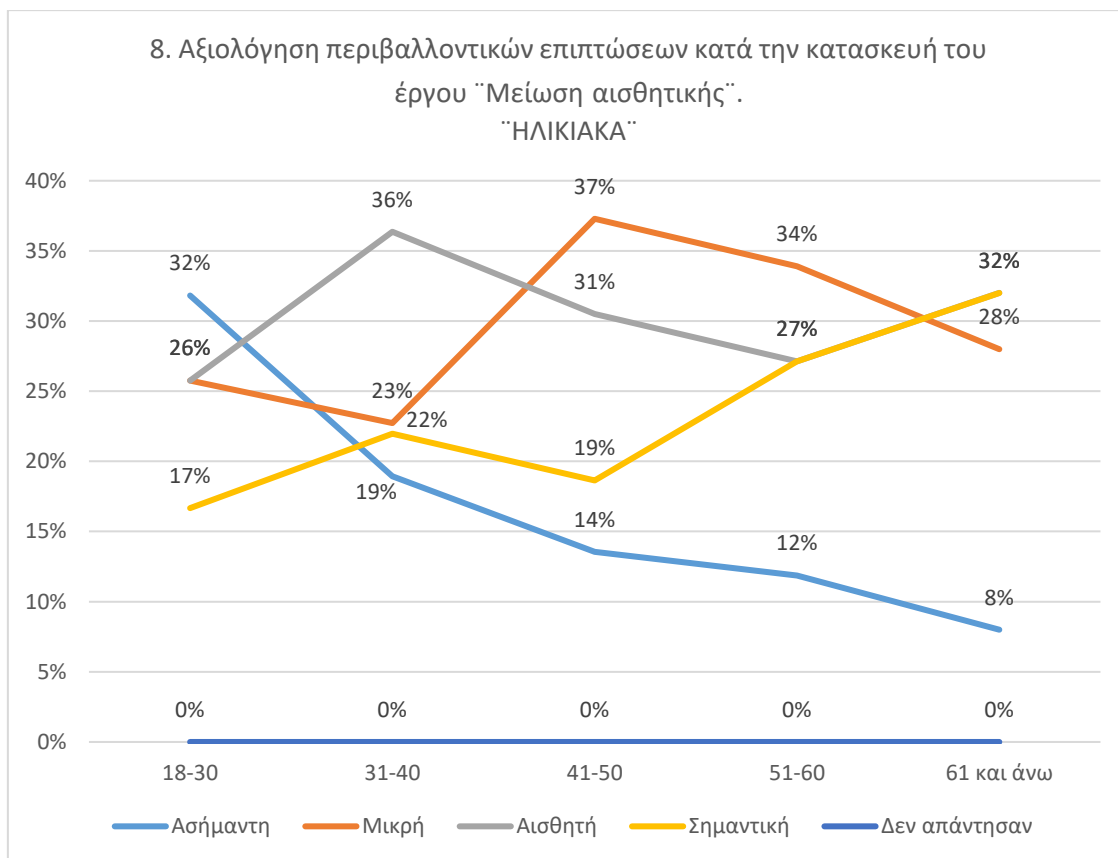
Διάγραμμα 77. Απαντήσεις στην ερώτηση 8 για την μείωση αισθητικής "κατά περιοχές".



Διάγραμμα 78. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 8 για την μείωση αισθητικής.



Διάγραμμα 79. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 8 για την μείωση αισθητικής.



Διάγραμμα 80. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 8 για την μείωση αισθητικής "ανά ηλικιακή ομάδα".

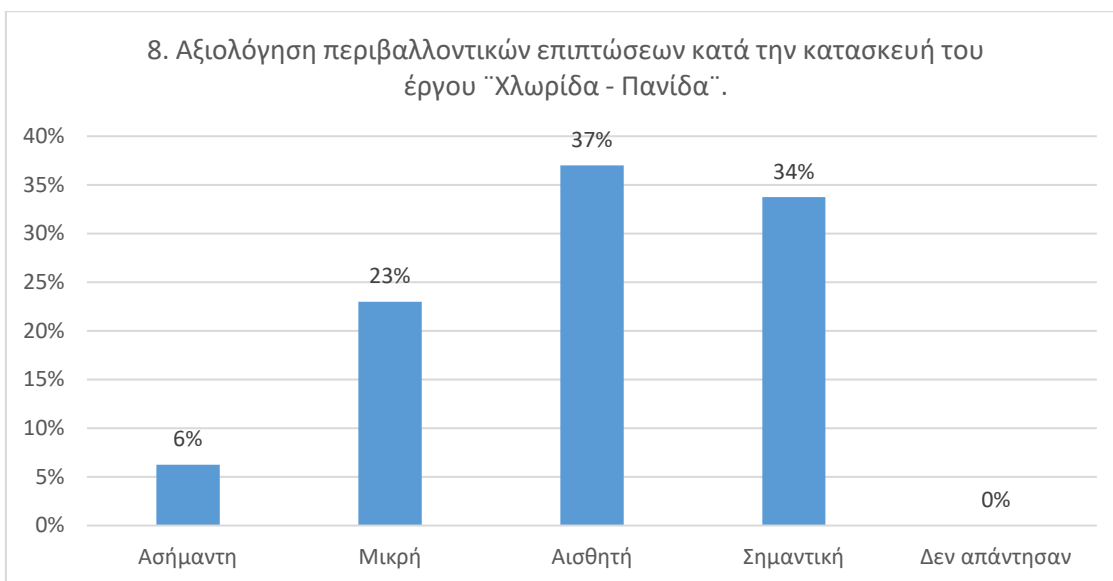
Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη για την περιβαλλοντική αξιολόγηση της επιλογής «Μείωση αισθητικής» κατά την φάση κατασκευής του έργου είναι «Αισθητή» με ποσοστό 31% ενώ με ποσοστό 18% η επιλογή «Ασήμαντη» είναι τελευταία.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» η επικρατέστερη τιμή είναι από τα Ανατολικά με ποσοστό 37% για την επιλογή «Μικρή» ενώ με το ίδιο ποσοστό, 37%, το Πολεοδομικό συγκρότημα έχει επιλέξει «Αισθητή».

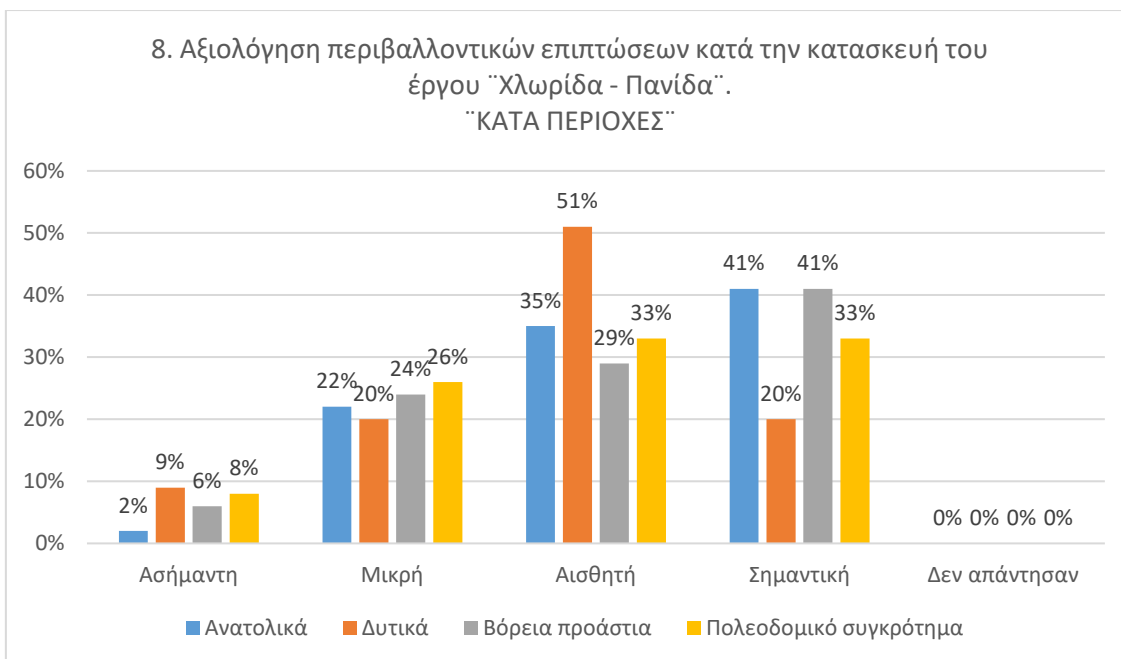
Οι γυναίκες από το Πολεοδομικό συγκρότημα με ποσοστό 47% έχουν ως πρώτη επιλογή την «Αισθητή» ενώ οι άντρες από το Πολεοδομικό συγκρότημα με ποσοστό 40% έχουν ως πρώτη επιλογή την «Μικρή».

Ηλικιακά, η ηλικιακή ομάδα 41-50 ετών με ποσοστό 37% έχει ως πρώτη την επιλογή «Μικρή», οπότε δεν συμφωνεί με την με την πλειοψηφία.

Χλωρίδα - Πανίδα



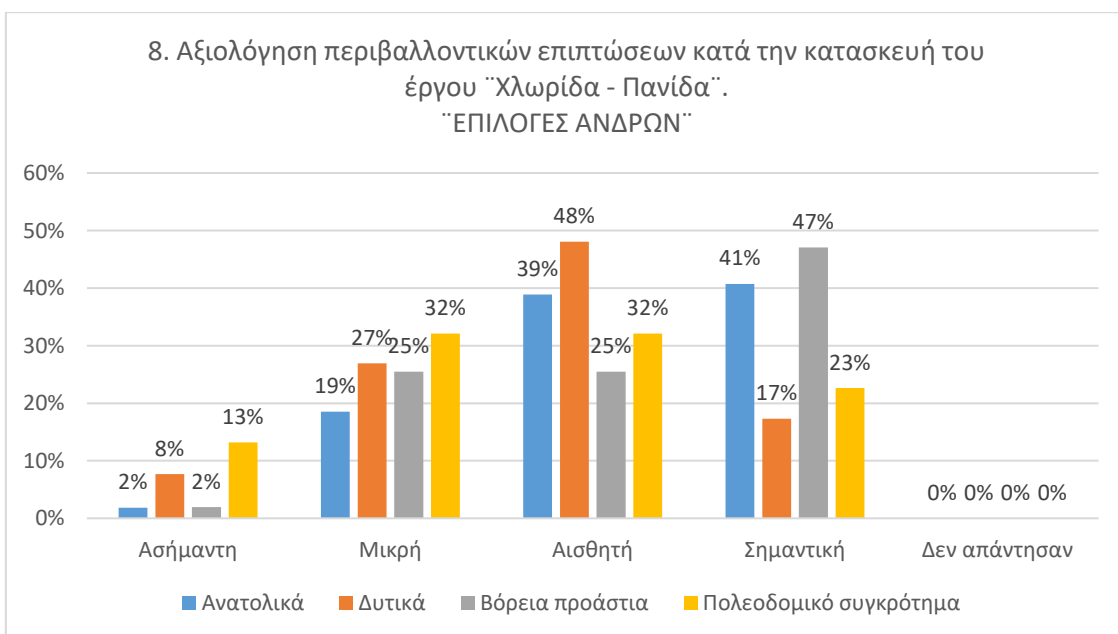
Διάγραμμα 81. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 8 για τις επιπτώσεις στην χλωρίδα και την πανίδα.



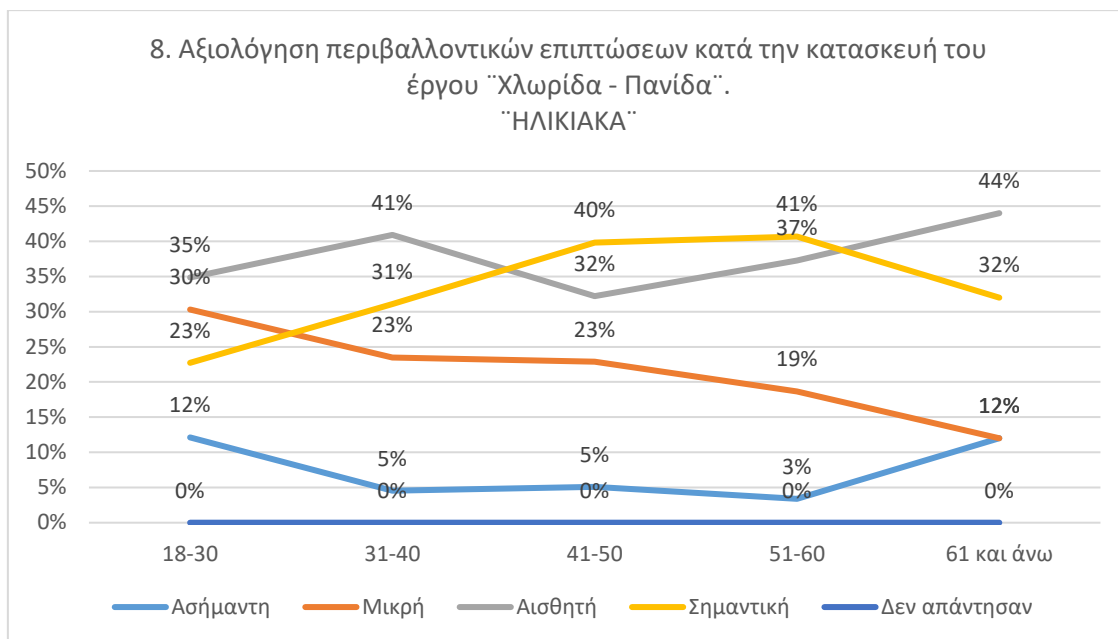
Διάγραμμα 82. Απαντήσεις στην ερώτηση 8 για τις επιπτώσεις στην χλωρίδα και την πανίδα "κατά περιοχές".



Διάγραμμα 83. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 8 για τις επιπτώσεις στην χλωρίδα και την πανίδα.



Διάγραμμα 84. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 8 για τις επιπτώσεις στην χλωρίδα και την πανίδα.



Διάγραμμα 85. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 8 για τις επιπτώσεις στην χλωρίδα και την πανίδα "ανά ηλικιακή ομάδα".

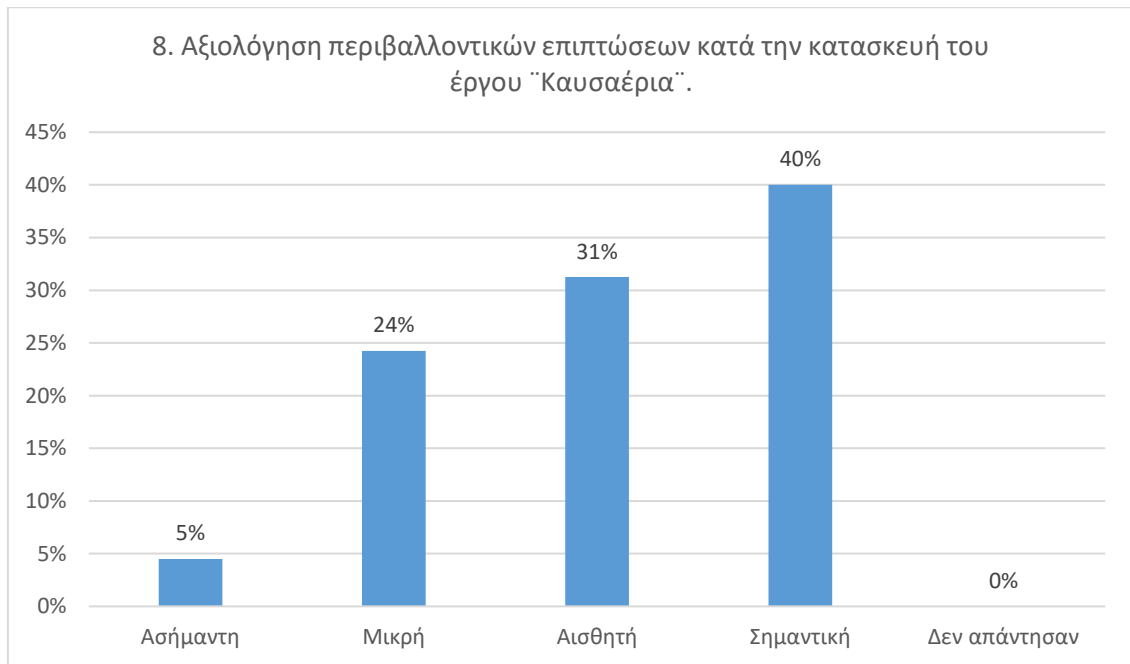
Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη για την περιβαλλοντική αξιολόγηση της επιλογής «Χλωρίδα - Πανίδα» κατά την φάση κατασκευής του έργου είναι «Αισθητή» με ποσοστό 37% ενώ με ποσοστό 6% η επιλογή «Ασήμαντη» είναι τελευταία.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» η επικρατέστερη τιμή είναι από τα Δυτικά με ποσοστό 51% για την επιλογή «Αισθητή».

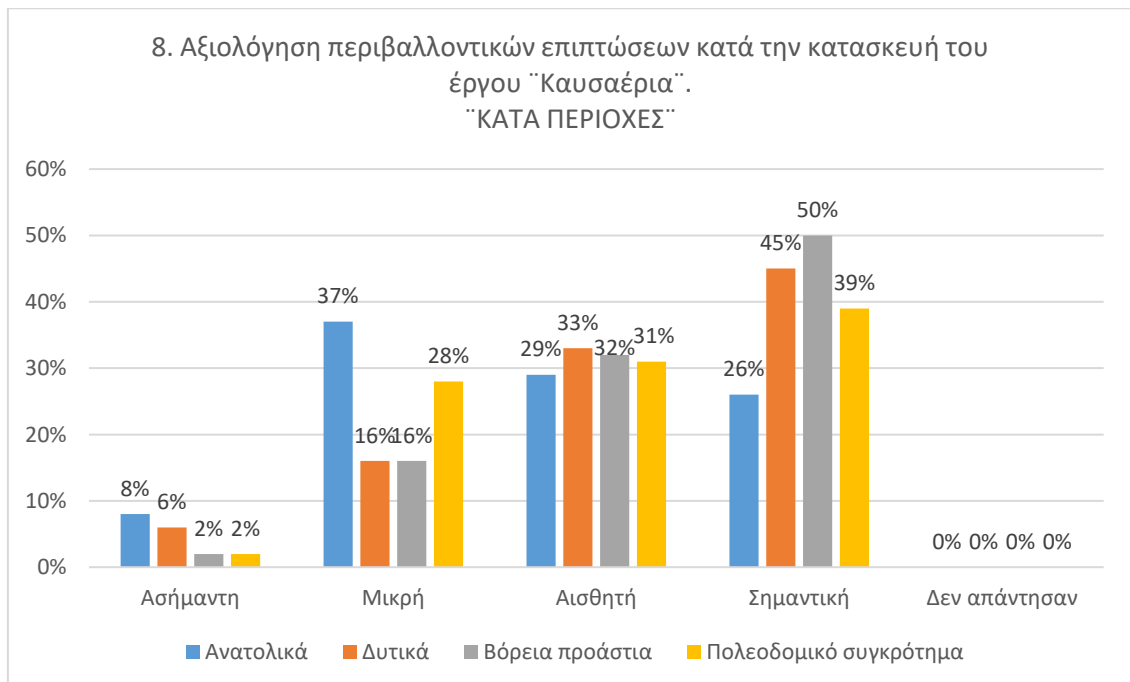
Οι γυναίκες και οι άνδρες από τα Δυτικά συμφωνούν μεταξύ τους αλλά και ε την πλειοψηφία έχοντας ως πρώτη επιλογή την «Αισθητή» με ποσοστά 54% και 48% αντίστοιχα.

Ηλικιακά, η ηλικιακή ομάδα 61 και άνω με ποσοστό 44% έχει ως πρώτη την επιλογή «Αισθητή». Υπάρχει λοιπόν συμφωνία σε όλη τις κατηγορίες με την πλειοψηφία.

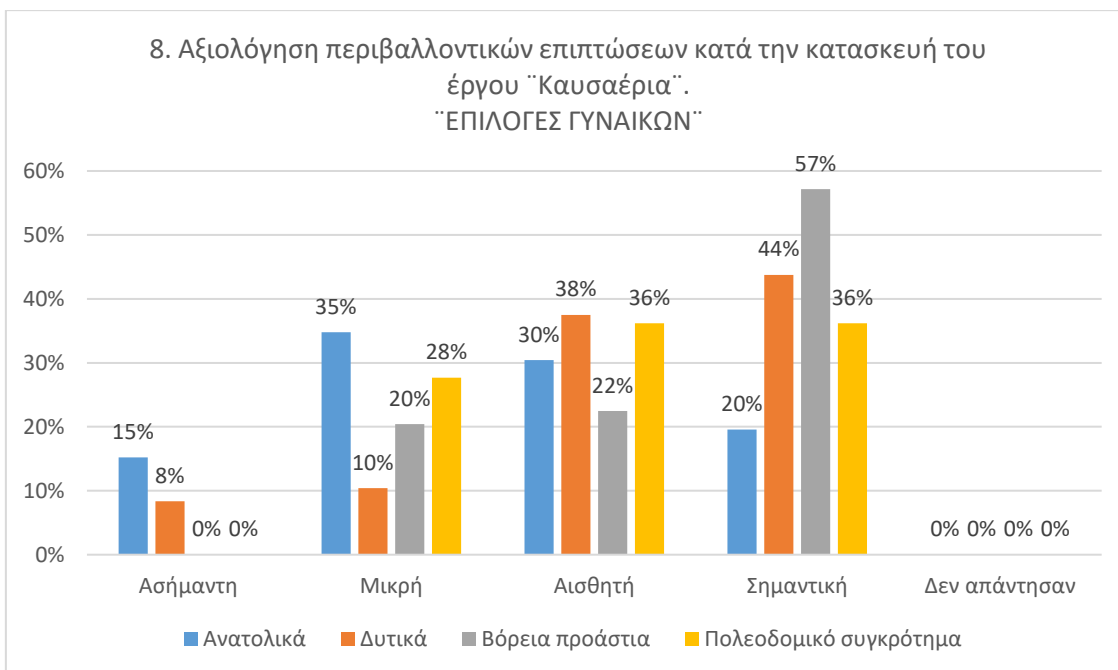
Καυσαέρια



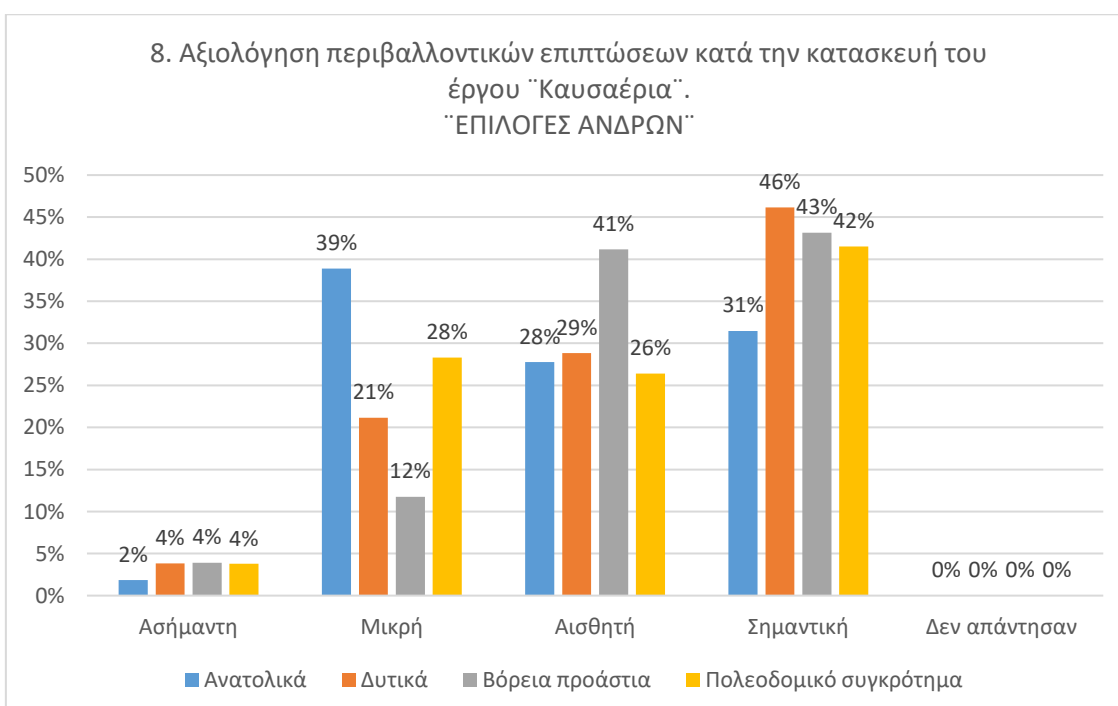
Διάγραμμα 86. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 8 για τις επιπτώσεις των καυσαερίων.



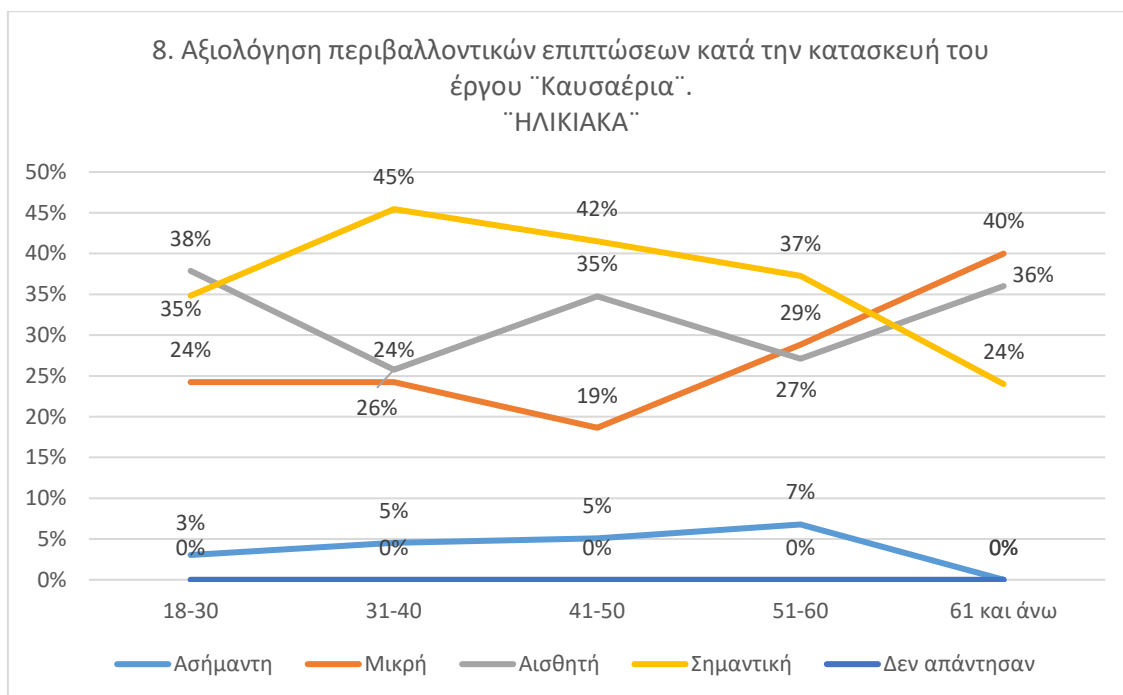
Διάγραμμα 87. Απαντήσεις στην ερώτηση 8 για τις επιπτώσεις των καυσαερίων "κατά περιοχές".



Διάγραμμα 88. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 8 για τις επιπτώσεις των καυσαερίων.



Διάγραμμα 89. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 8 για τις επιπτώσεις των καυσαερίων.



Διάγραμμα 90. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 8 για τις επιπτώσεις των καυσαερίων "ανά ηλικιακή ομάδα".

Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη για την περιβαλλοντική αξιολόγηση της επιλογής «Καυσαέρια» κατά την φάση κατασκευής του έργου είναι «Σημαντική» με ποσοστό 40% ενώ με ποσοστό 5% η επιλογή «Ασήμαντη» είναι τελευταία.

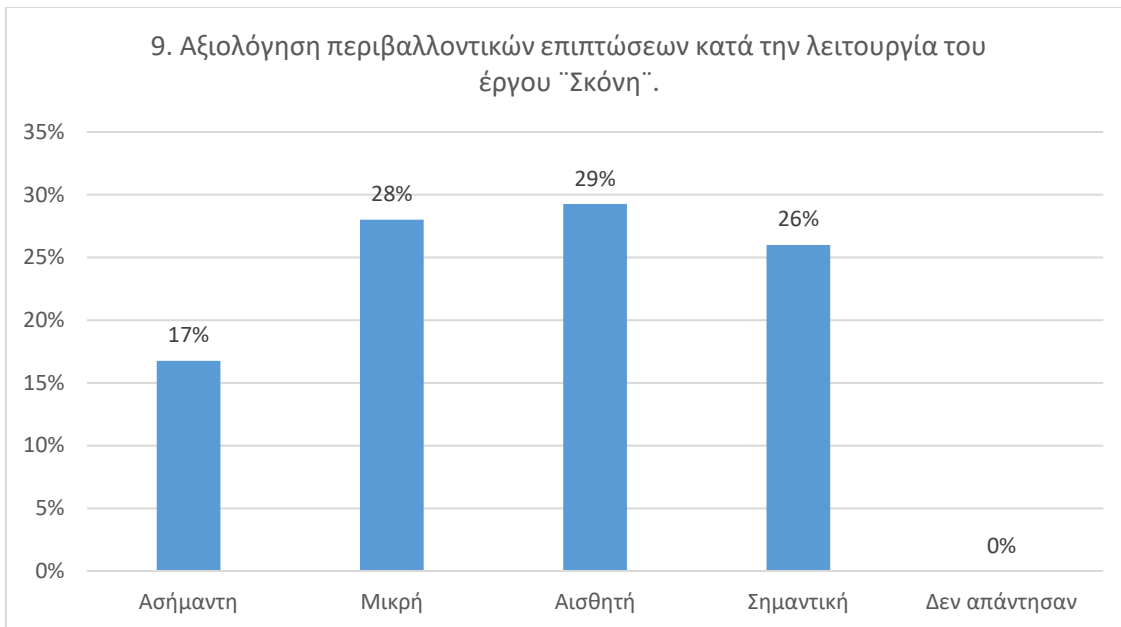
Στην κατηγορία «κατά περιοχές» η επικρατέστερη τιμή είναι από τα Βόρεια προάστια με ποσοστό 50% για την επιλογή «Σημαντική».

Οι γυναίκες από τα Βόρεια προάστια έχουν ως πρώτη επιλογή την «Σημαντική» με ποσοστό 57%. Οι άνδρες από τα Δυτικά με ποσοστό 46% συμφωνούν με τις γυναίκες έχοντας και αυτοί ως πρώτη επιλογή την «Σημαντική».

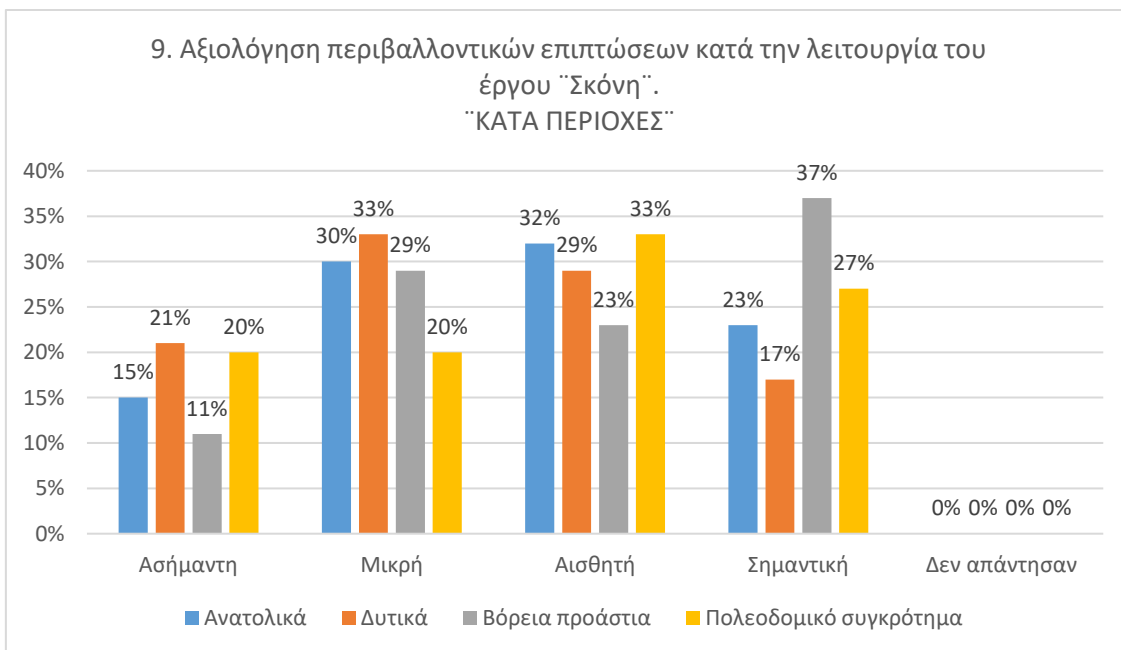
Ηλικιακά, η ηλικιακή ομάδα 31-40 ετών με ποσοστό 45% έχει ως πρώτη την επιλογή «Σημαντική». Υπάρχει λοιπόν συμφωνία σε όλη τις κατηγορίες με την πλειοψηφία.

Ανάλυση ερώτησης 9. Αξιολόγηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά την λειτουργία του έργου.

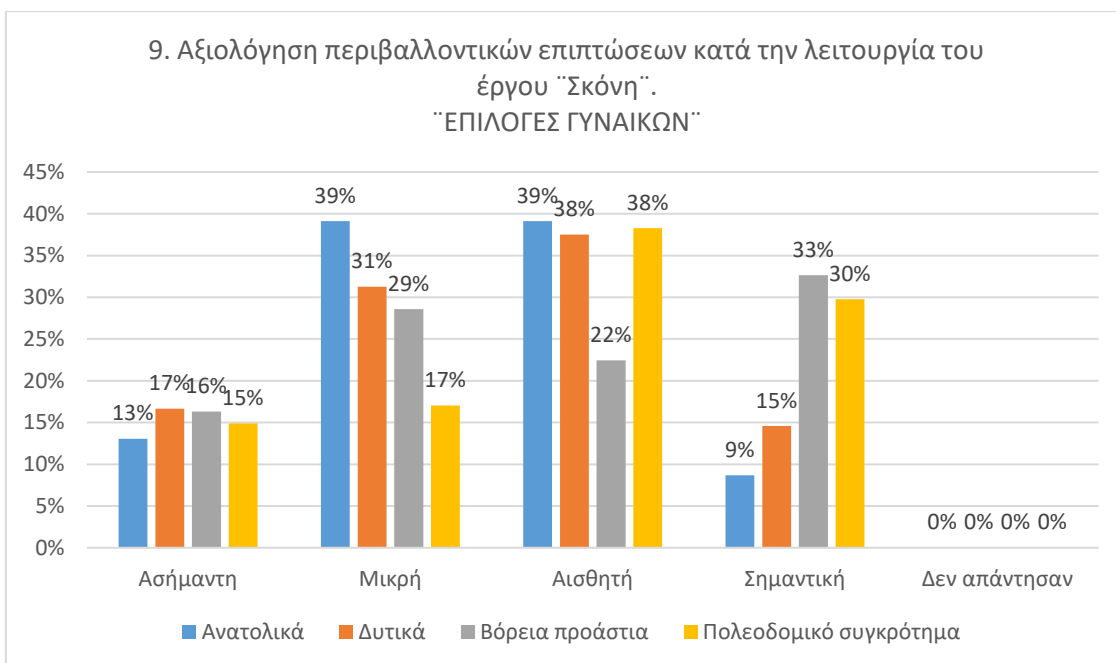
Σκόνη



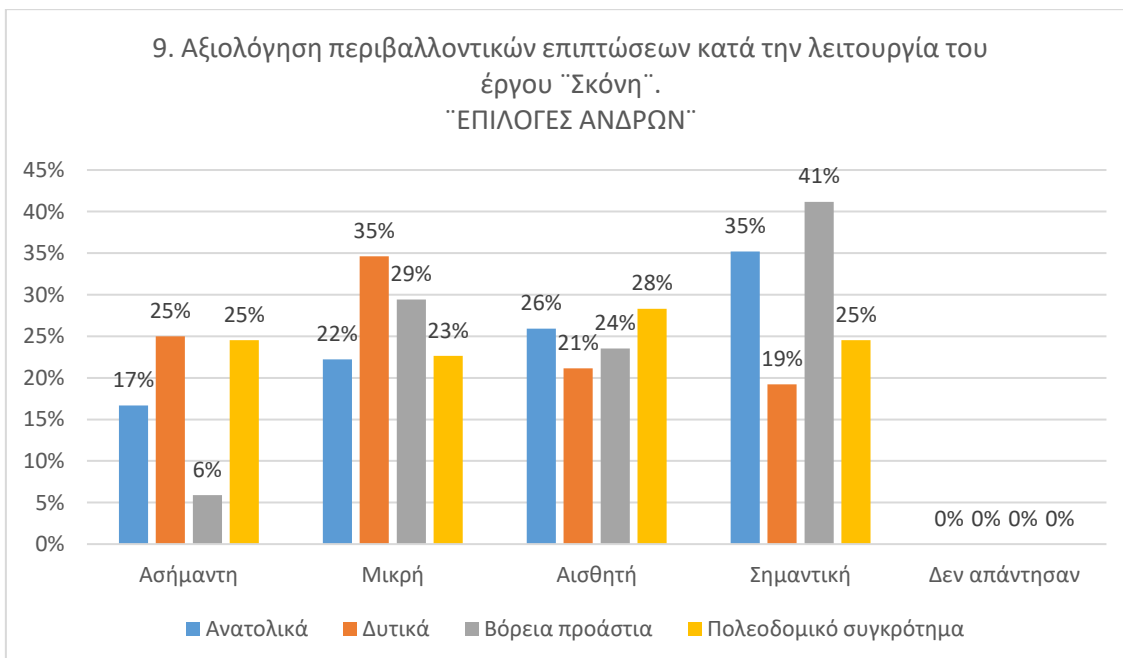
Διάγραμμα 91. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 9 για τις επιπτώσεις της σκόνης.



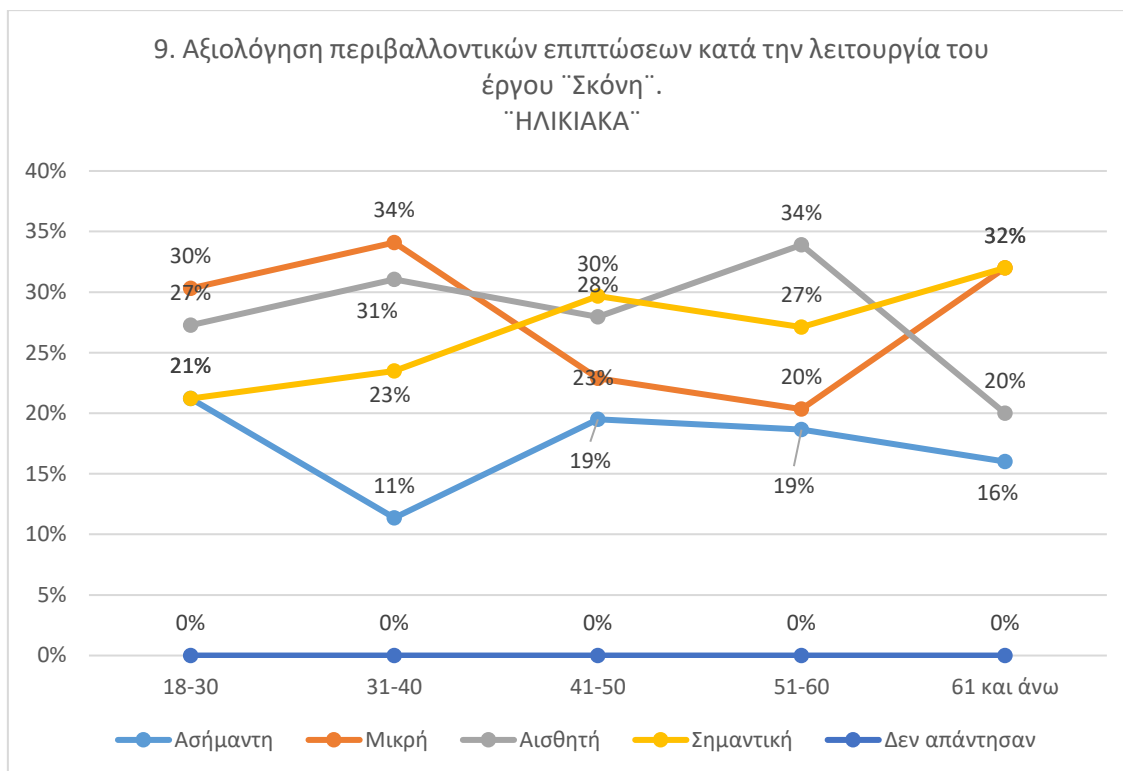
Διάγραμμα 92. Απαντήσεις στην ερώτηση 9 για τις επιπτώσεις της σκόνης "κατά περιοχές".



Διάγραμμα 93. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 9 για τις επιπτώσεις της σκόνης.



Διάγραμμα 94. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 9 για τις επιπτώσεις της σκόνης.



Διάγραμμα 95. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 9 για τις επιπτώσεις της σκόνης. "ανά ηλικιακή ομάδα".

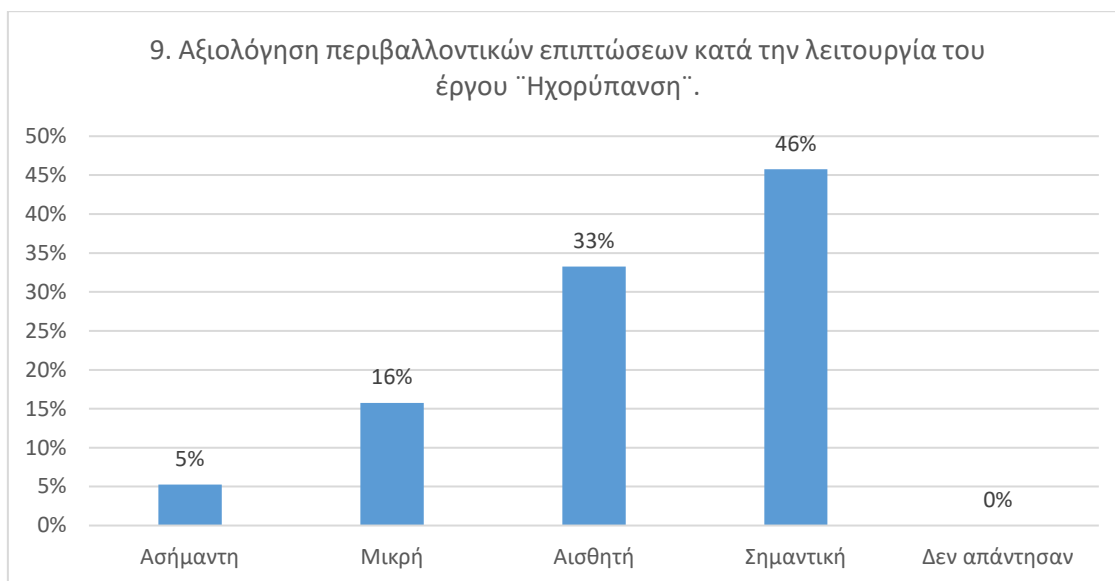
Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη για την περιβαλλοντική αξιολόγηση της επιλογής «Σκόνη» κατά την φάση λειτουργίας του έργου είναι «Αισθητή» με ποσοστό 29% ενώ με ποσοστό 17% η επιλογή «Ασήμαντη» είναι τελευταία.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» η επικρατέστερη τιμή είναι από τα Βόρεια προάστια με ποσοστό 37% για την επιλογή «Σημαντική».

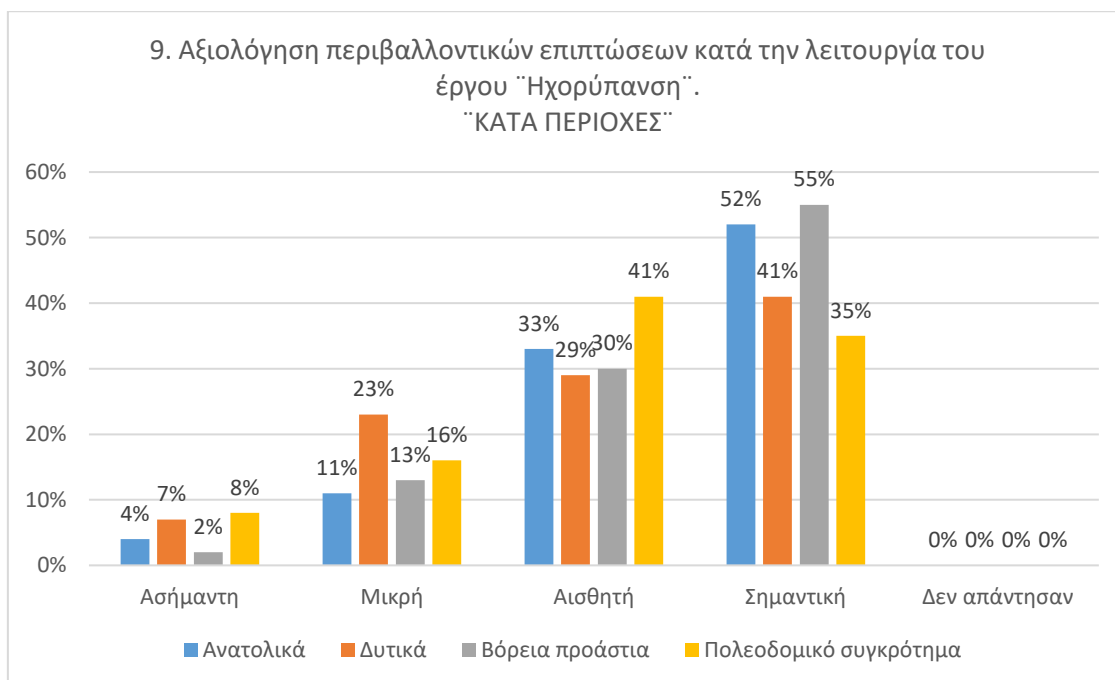
Οι γυναίκες από τα Ανατολικά έχουν ως πρώτη επιλογή την «Αισθητή» αλλά και την «Μικρή» με το ίδιο ποσοστό, 39%. Οι άνδρες από τα Βόρεια προάστια με ποσοστό 41% έχουν ως πρώτη επιλογή την «Σημαντική».

Ηλικιακά, η ηλικιακή ομάδα 31-40 ετών με ποσοστό 34% έχει ως πρώτη την επιλογή «Μικρή». Επίσης η ηλικιακή ομάδα 51-60 ετών με ποσοστό και αυτή 34% έχει ως πρώτη επιλογή την «Αισθητή».

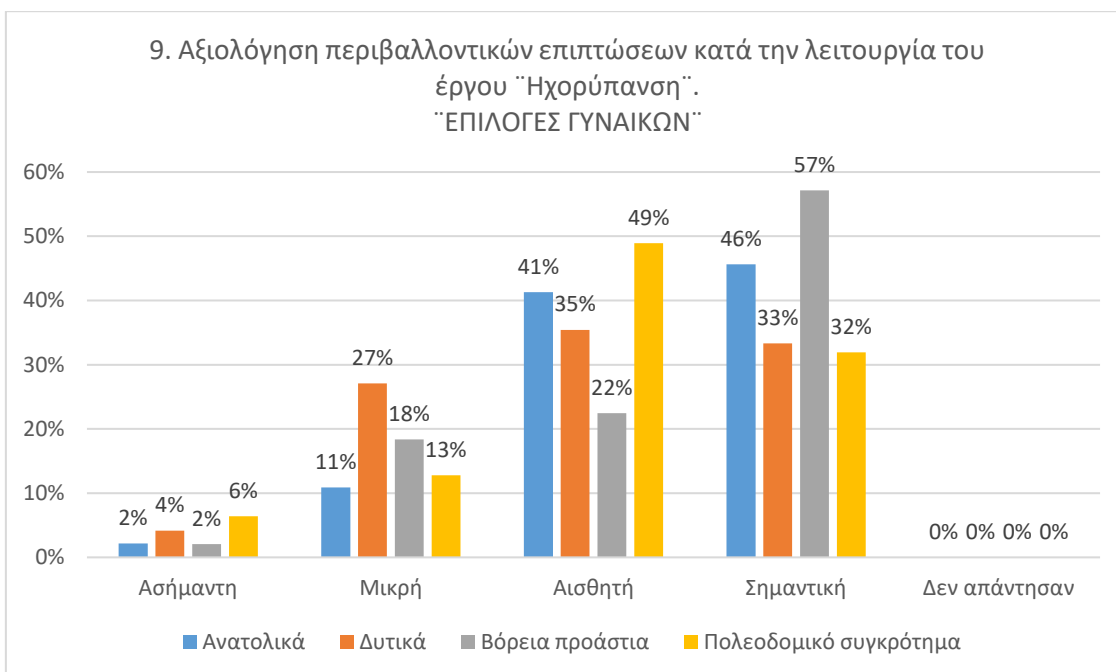
Ηχορύπανση



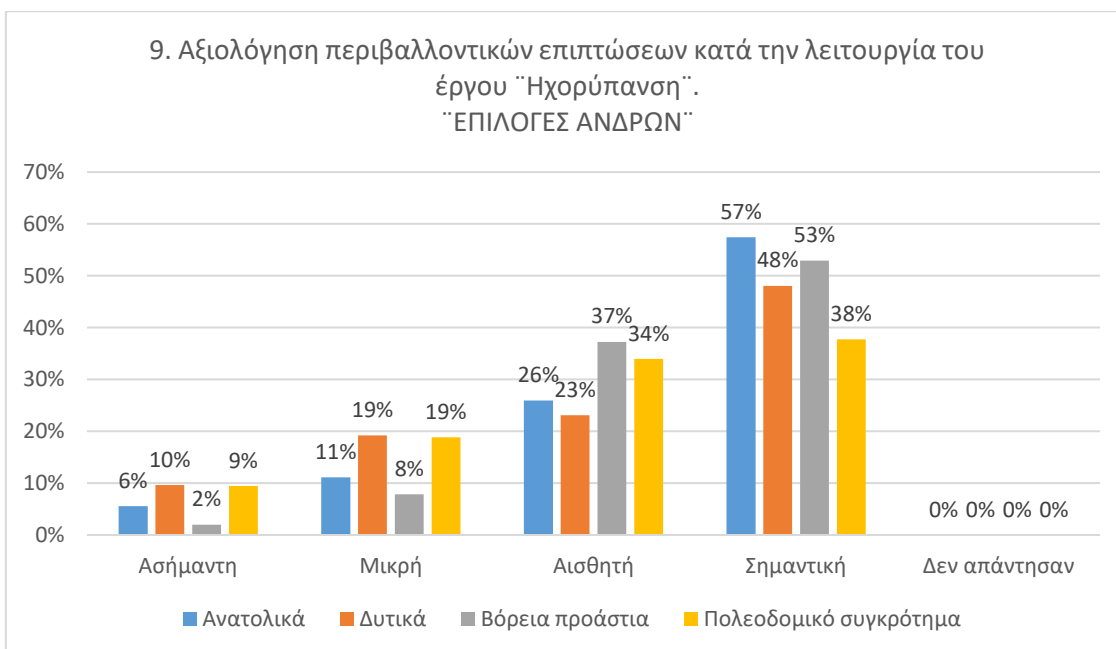
Διάγραμμα 96. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 9 για τις επιπτώσεις της ηχορύπανσης.



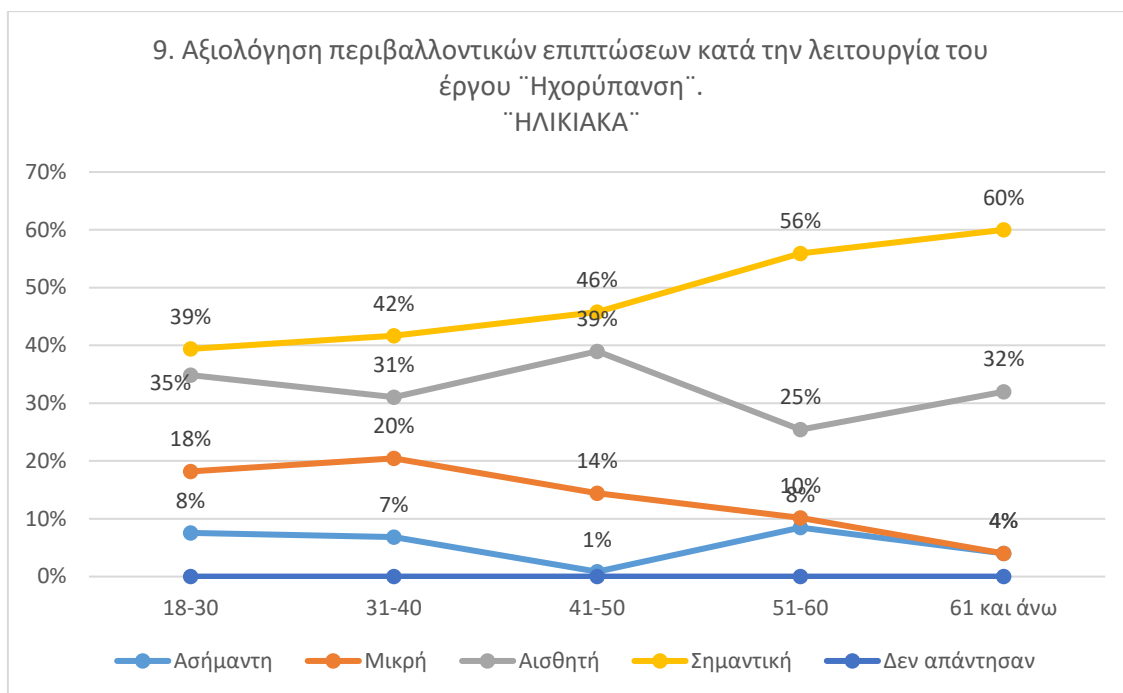
Διάγραμμα 97. Απαντήσεις στην ερώτηση 9 για τις επιπτώσεις της ηχορύπανσης "κατά περιοχές".



Διάγραμμα 98. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 9 για τις επιπτώσεις της ηχορύπανσης.



Διάγραμμα 99. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 9 για τις επιπτώσεις της ηχορύπανσης.



Διάγραμμα 100. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 9 για τις επιπτώσεις της ηχορύπανσης. "ανά ηλικιακή ομάδα".

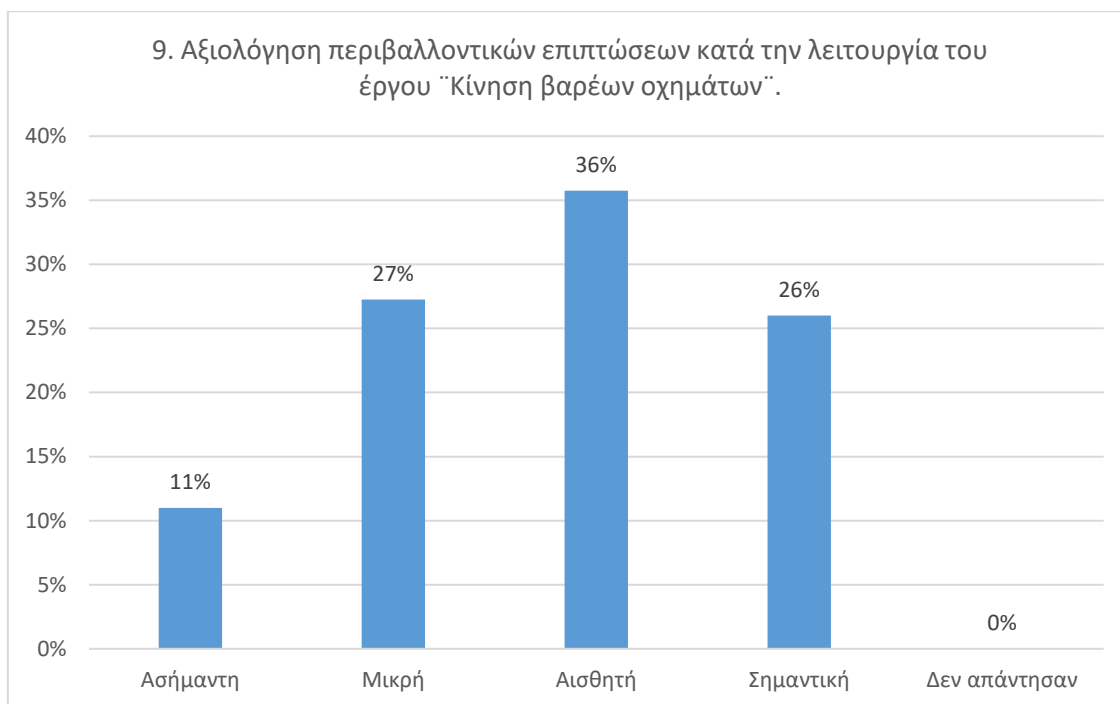
Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη για την περιβαλλοντική αξιολόγηση της επιλογής «Ηχορύπανση» κατά την φάση λειτουργίας του έργου είναι «Σημαντική» με ποσοστό 46% ενώ με ποσοστό μόλις 5% η επιλογή «Ασήμαντη» είναι τελευταία.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» η επικρατέστερη τιμή είναι από τα Βόρεια προάστια με ποσοστό 55% για την επιλογή «Σημαντική».

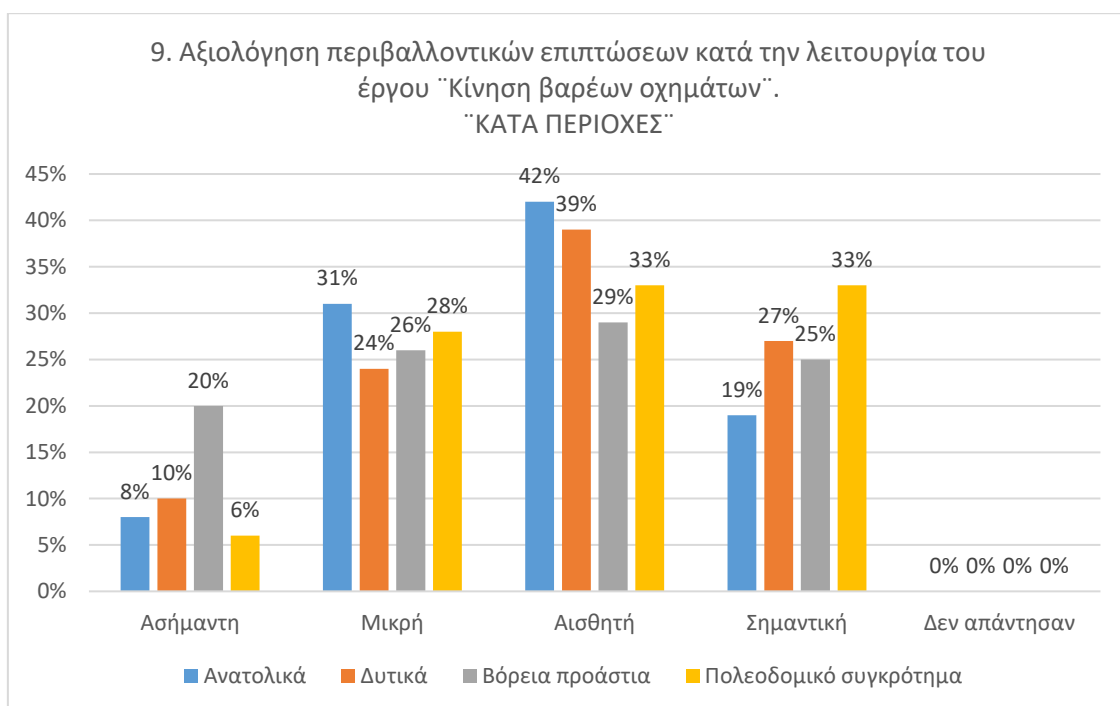
Οι γυναίκες από τα Βόρεια προάστια έχουν ως πρώτη επιλογή «Σημαντική» με ποσοστό 57%. Οι άνδρες από τα Ανατολικά με ποσοστό 57% έχουν ως πρώτη επιλογή την «Σημαντική». Έχουμε το ίδιο ποσοστό αλλά διαφορετική επιλογή ανάμεσα στα δύο φύλα.

Ηλικιακά, παρατηρούμε πως υπάρχει μία συνεχής αύξηση στην επιλογή «Σημαντική». Το ποσοστό 39% ξεκινά με την ηλικιακή ομάδα 18-30 ετών και τελειώνει στο 60% στην ηλικιακή ομάδα 61 και άνω.

Κίνηση βαρέων οχημάτων



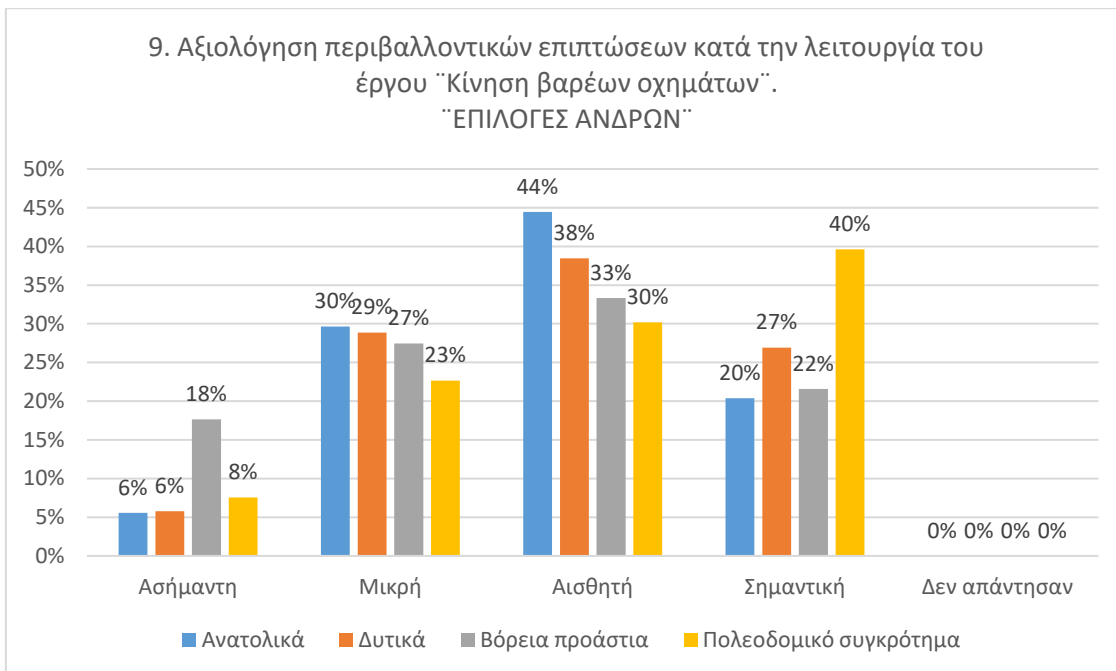
Διάγραμμα 101. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 9 για την κίνηση των βαρέων οχημάτων.



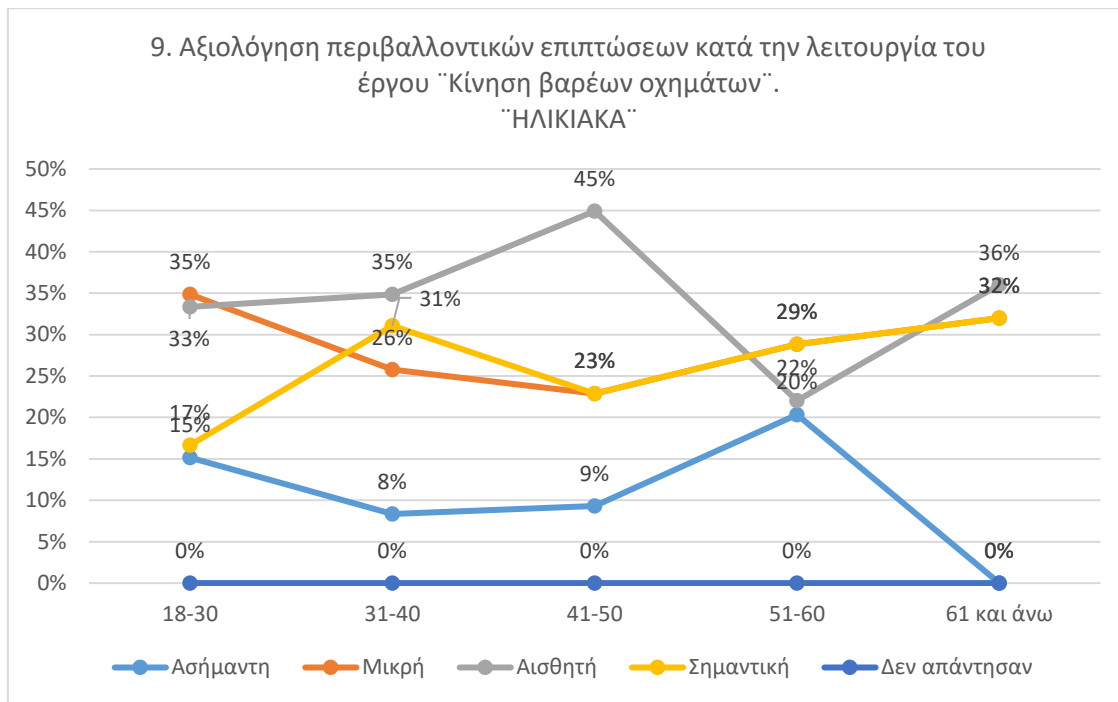
Διάγραμμα 102. Απαντήσεις στην ερώτηση 9 για την κίνηση των βαρέων οχημάτων "κατά περιοχές".



Διάγραμμα 103. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 9 για την κίνηση των βαρέων οχημάτων.



Διάγραμμα 104. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 9 για την κίνηση των βαρέων οχημάτων.



Διάγραμμα 105. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 9 για την κίνηση των βαρέων οχημάτων "ανά ηλικιακή ομάδα".

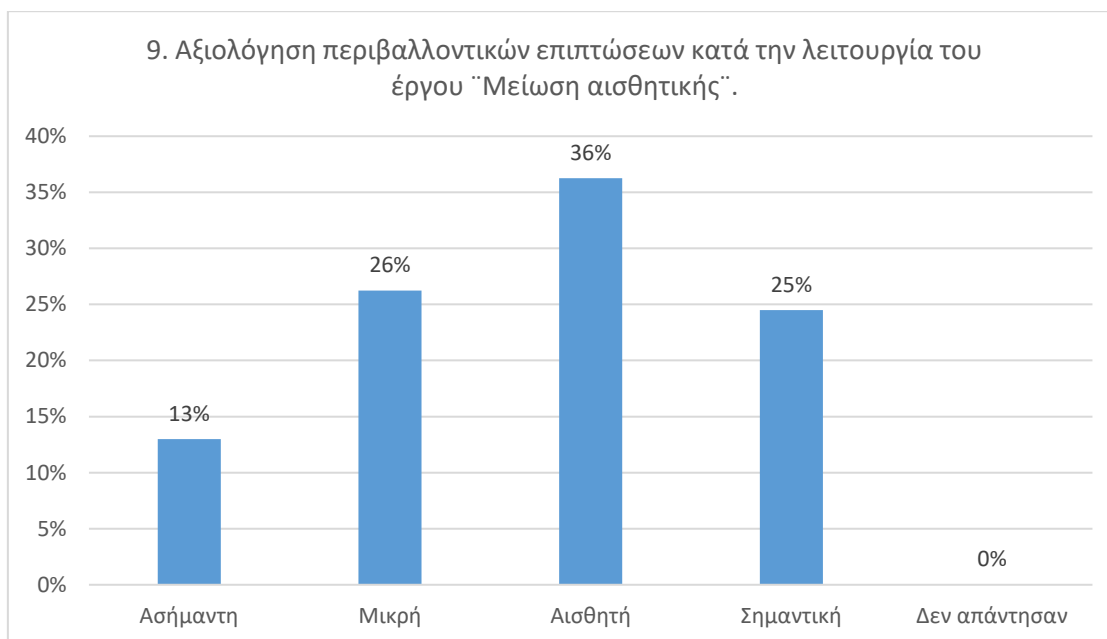
Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη για την περιβαλλοντική αξιολόγηση της επιλογής «Κίνηση βαρέων οχημάτων» κατά την φάση λειτουργίας του έργου είναι «Αισθητή» με ποσοστό 36% ενώ με ποσοστό 11% η επιλογή «Ασήμαντη» είναι τελευταία.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» η επικρατέστερη τιμή είναι από τα Ανατολικά με ποσοστό 42% για την επιλογή «Αισθητή».

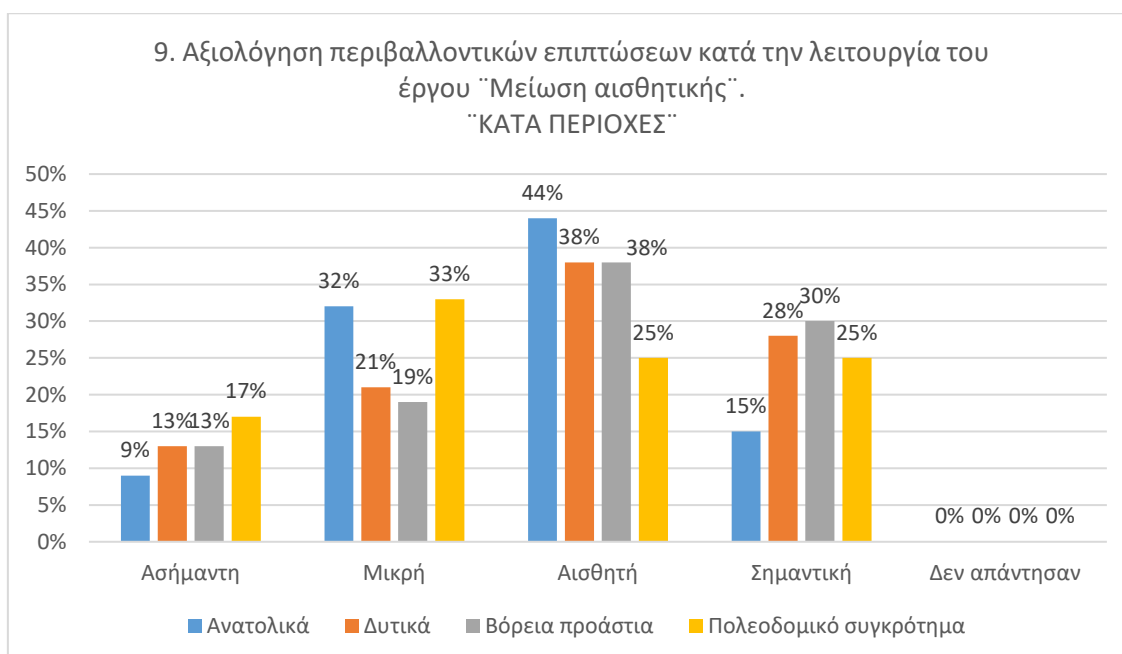
Οι γυναίκες από τα Δυτικά έχουν ως πρώτη επιλογή την «Αισθητή» με ποσοστό 40%. Οι άνδρες Ανατολικά από τα με ποσοστό 44% έχουν ως πρώτη επιλογή την «Αισθητή».

Ηλικιακά, παρατηρούμε πως η ηλικιακή ομάδα 41-50 ετών έχει ως πρώτη την επιλογή «Αισθητή» με ποσοστό 45%. Συμφωνεί δηλαδή με την πλειοψηφία.

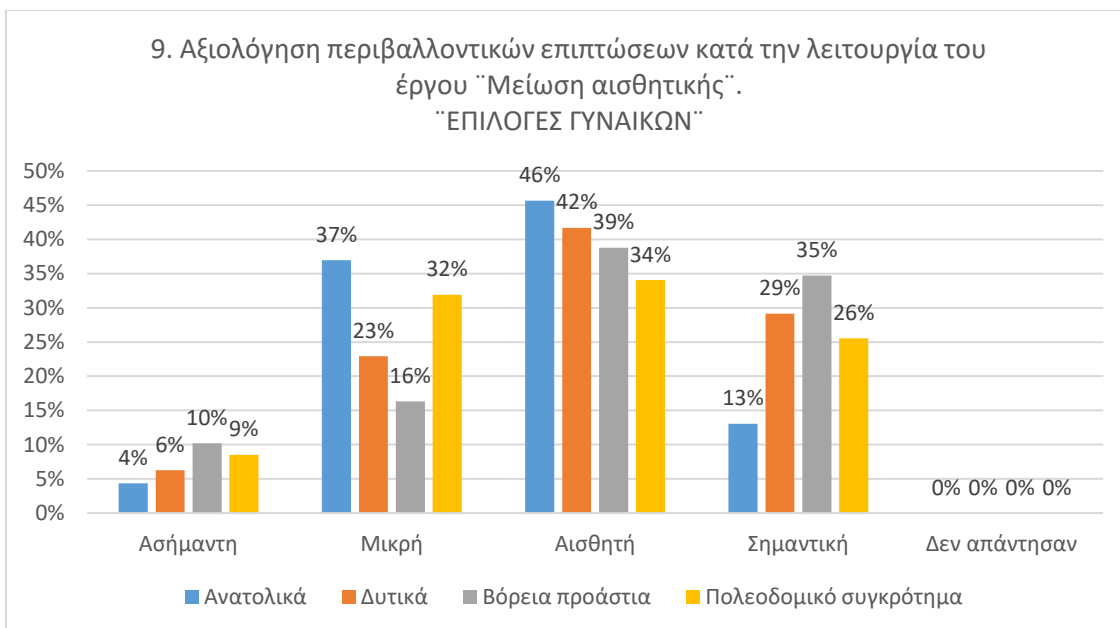
Μείωση αισθητικής



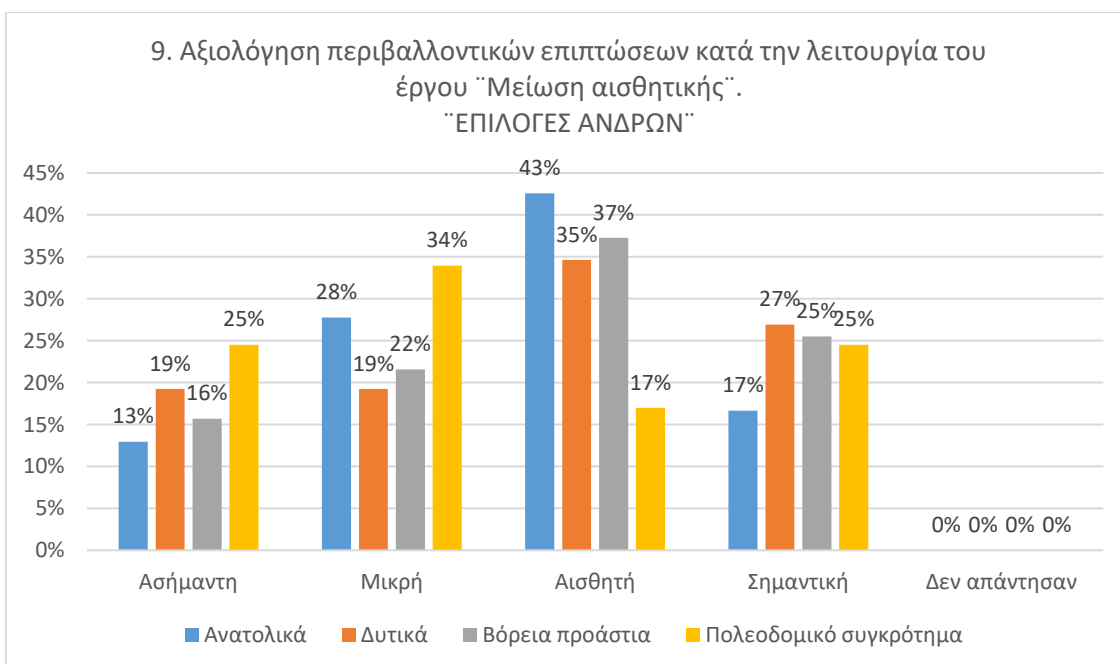
Διάγραμμα 106. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 9 για την μείωση αισθητικής.



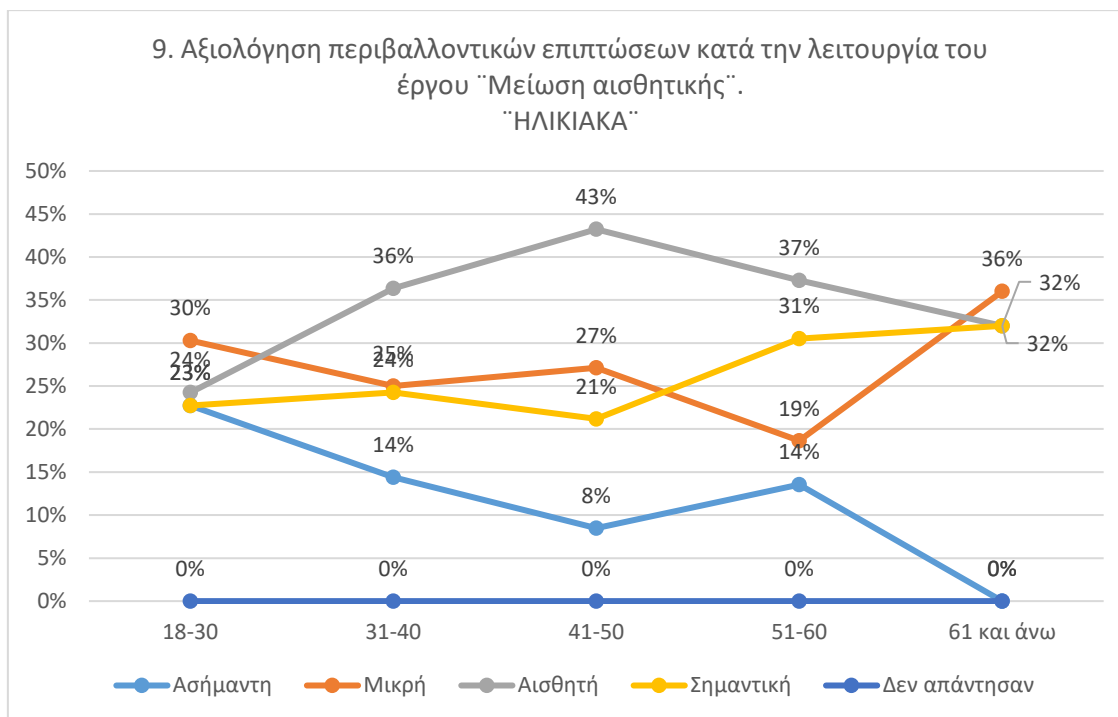
Διάγραμμα 107. Απαντήσεις στην ερώτηση 9 για την μείωση αισθητικής, "κατά περιοχές".



Διάγραμμα 108. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 9 για την μείωση αισθητικής.



Διάγραμμα 109. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 9 για την μείωση αισθητικής.



Διάγραμμα 110. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 9 για την μείωση αισθητικής "ανά ηλικιακή ομάδα".

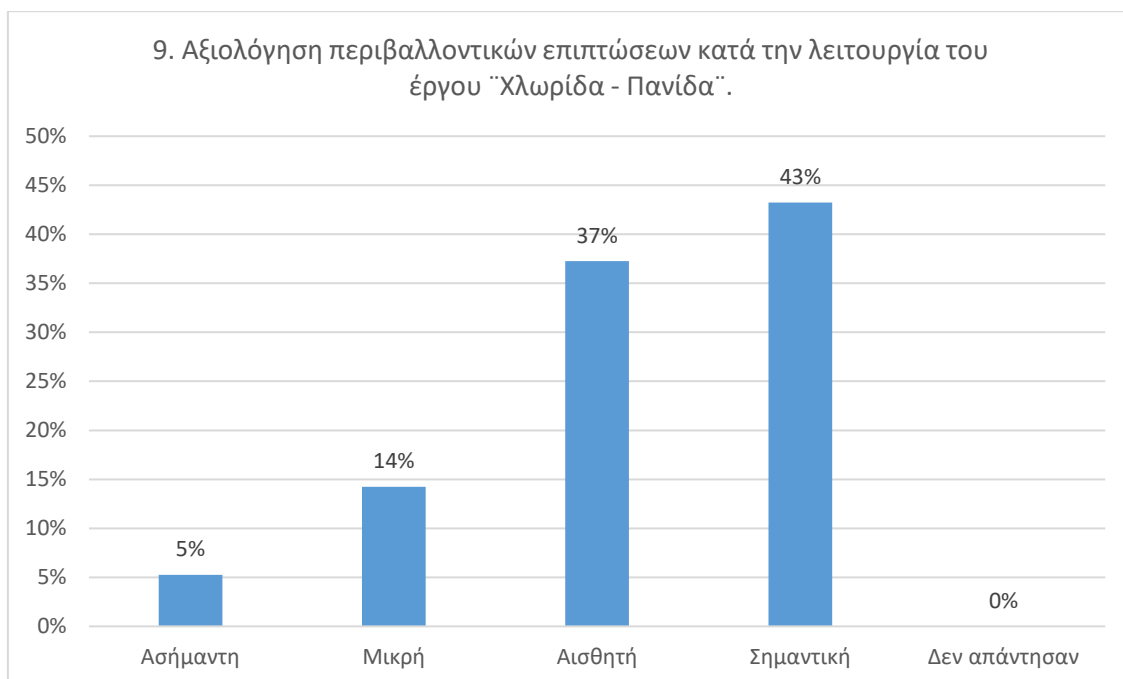
Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη για την περιβαλλοντική αξιολόγηση της επιλογής «Μείωση αισθητικής» κατά την φάση λειτουργίας του έργου είναι «Αισθητή» με ποσοστό 36% ενώ με ποσοστό 13% η επιλογή «Ασήμαντη» είναι τελευταία.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» η επικρατέστερη τιμή είναι από τα Ανατολικά με ποσοστό 44% για την επιλογή «Αισθητή».

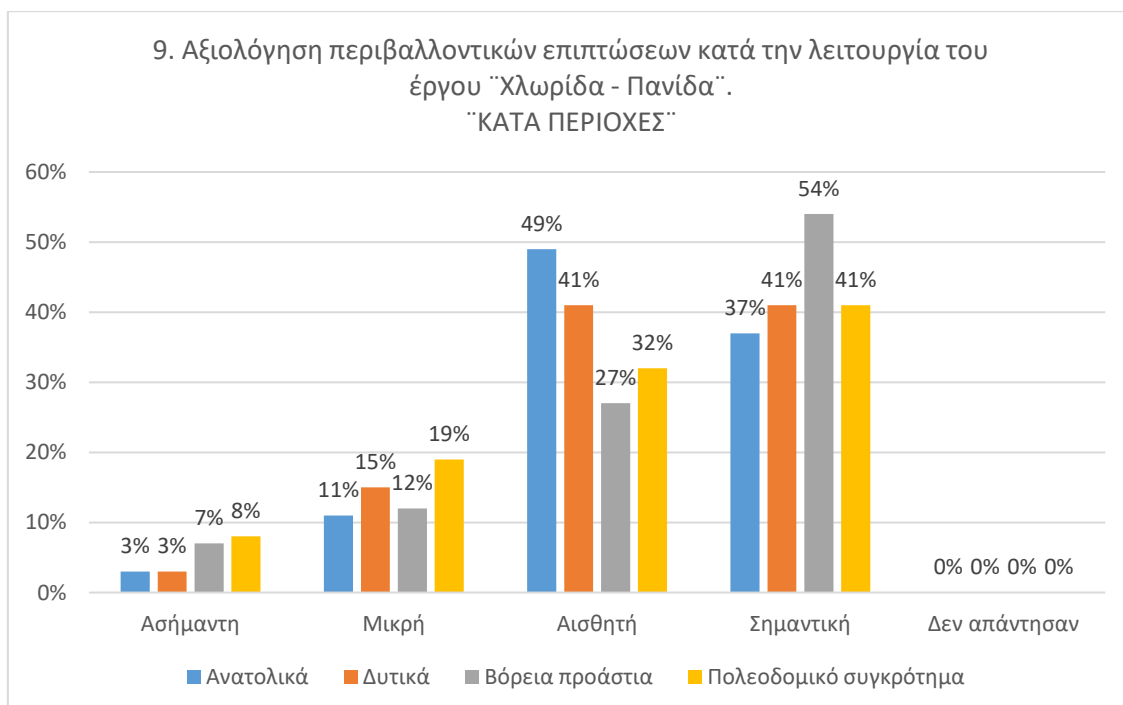
Οι γυναίκες από τα Ανατολικά έχουν ως πρώτη επιλογή την «Αισθητή» με ποσοστό 46%. Οι άνδρες από τα Ανατολικά με ποσοστό 43% έχουν ως πρώτη επιλογή την «Αισθητή». Με μικρή διαφορά λοιπόν τα δύο φύλα που κατοικούν στην ίδια περιοχή συμφωνούν ως προς την επιλογή «Αισθητή».

Ηλικιακά, παρατηρούμε πως η ηλικιακή ομάδα 41-50 ετών με ποσοστό 43% επιλογή «Αισθητή». Συμφωνεί δηλαδή με την πλειοψηφία.

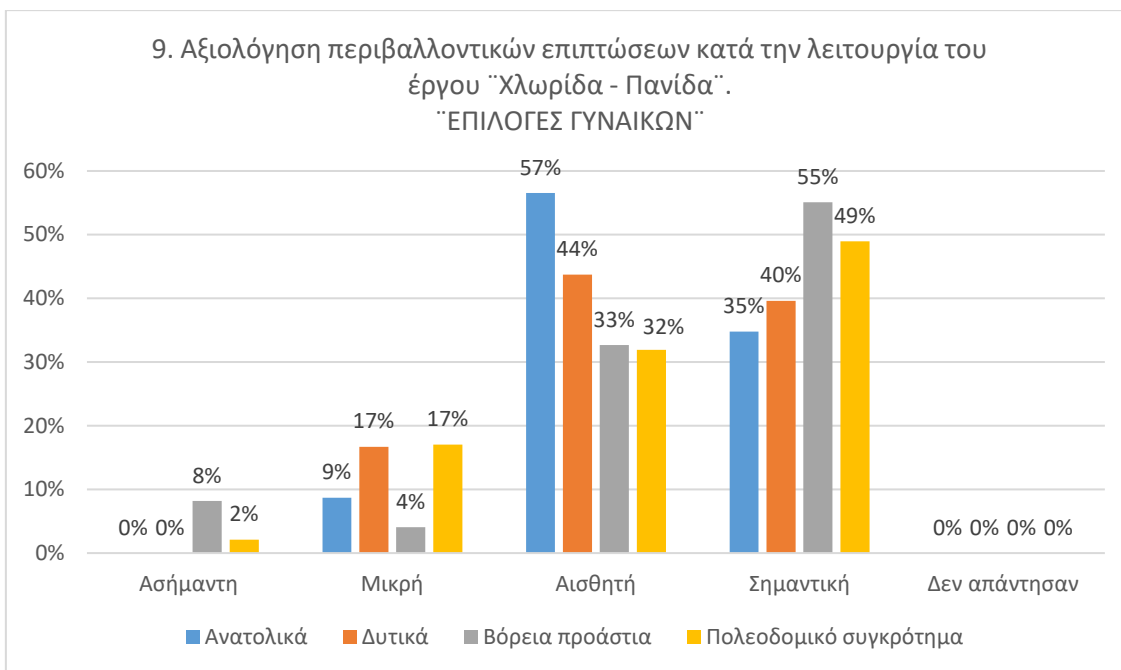
Χλωρίδα- Πανίδα



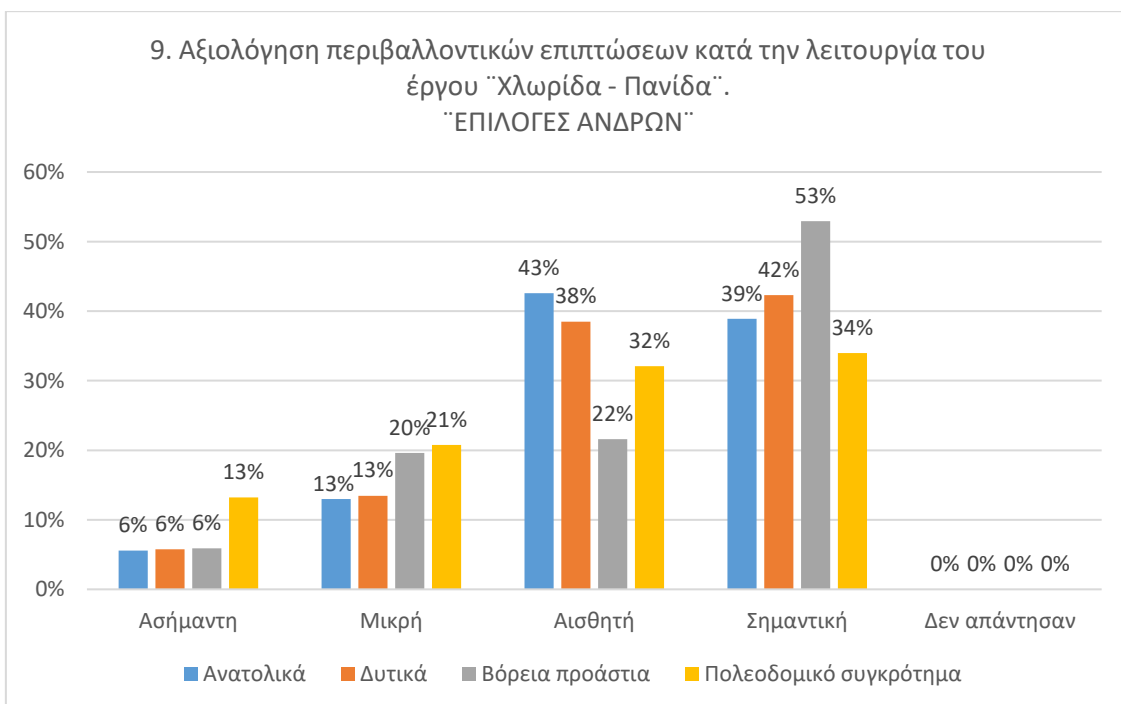
Διάγραμμα 111. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 9 για τις επιπτώσεις στην χλωρίδα και την πανίδα.



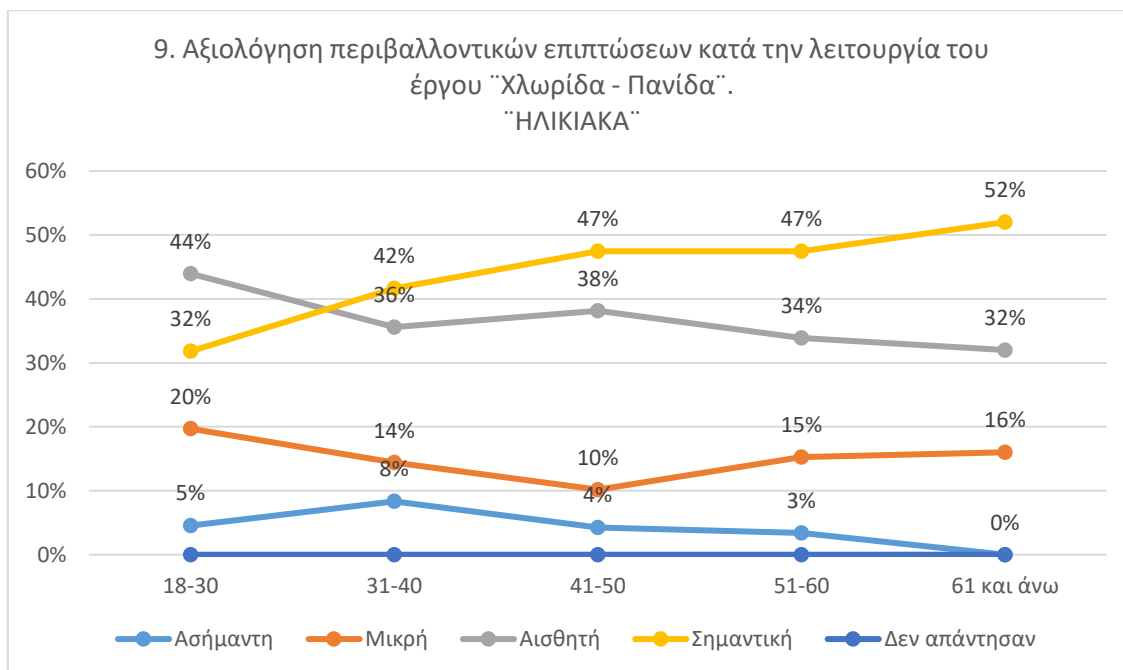
Διάγραμμα 112. Απαντήσεις στην ερώτηση 9 για τις επιπτώσεις στην χλωρίδα και την πανίδα "κατά περιοχές".



Διάγραμμα 113. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 9 για τις επιπτώσεις στην χλωρίδα και την πανίδα.



Διάγραμμα 114. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 9 για τις επιπτώσεις στην χλωρίδα και την πανίδα.



Διάγραμμα 115. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 9 για τις επιπτώσεις στην χλωρίδα και την πανίδα "ανά ηλικιακή ομάδα".

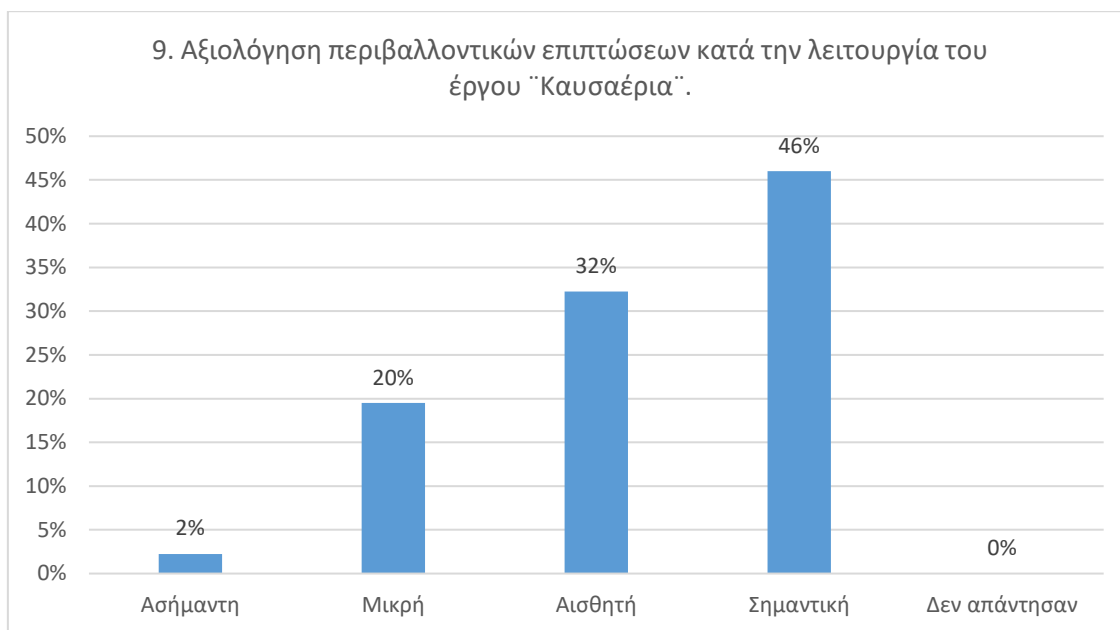
Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη για την περιβαλλοντική αξιολόγηση της επιλογής «Χλωρίδα - Πανίδα» κατά την φάση λειτουργίας του έργου είναι «Σημαντική» με ποσοστό 43% ενώ με ποσοστό μόλις 5% η επιλογή «Ασήμαντη» είναι τελευταία.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» η επικρατέστερη τιμή είναι από τα Βόρεια προάστια με ποσοστό 54% για την επιλογή «Σημαντική».

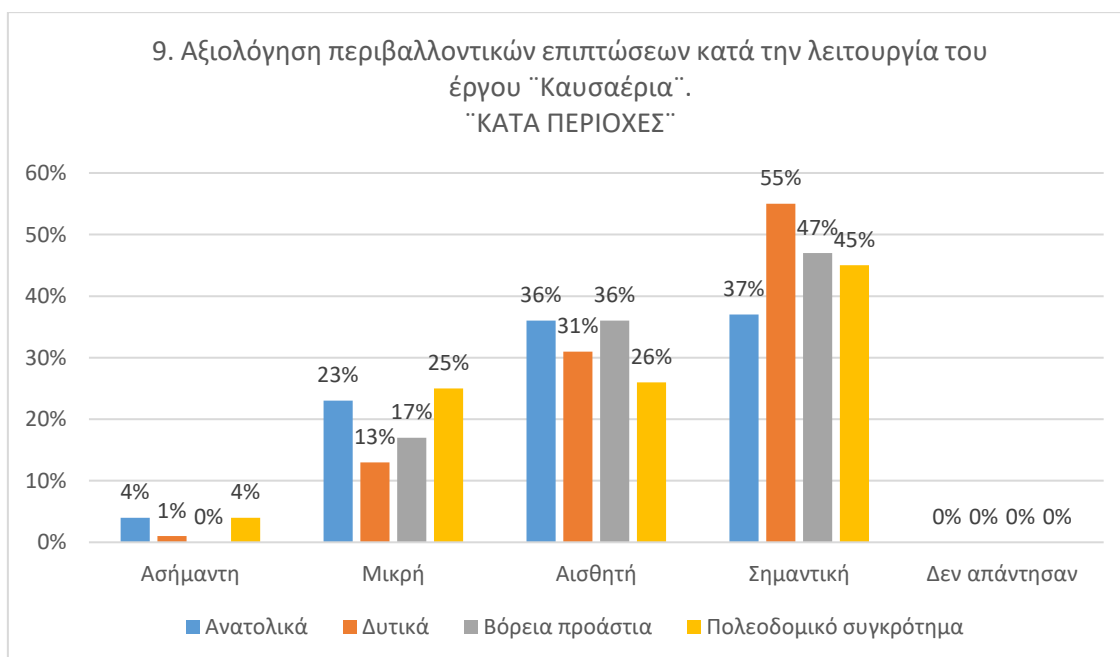
Οι γυναίκες από τα Ανατολικά έχουν ως πρώτη επιλογή την «Αισθητή» με ποσοστό 57%. Οι άνδρες από τα Βόρεια προάστια με ποσοστό 53% έχουν ως πρώτη επιλογή την «Σημαντική».

Ηλικιακά, παρατηρούμε πως υπάρχει μία σημαντική αύξηση στην επιλογή «Σημαντική». Το ποσοστό 32% ξεκινά με την ηλικιακή ομάδα 18-30 ετών και τελειώνει στο 52% στην ηλικιακή ομάδα 61 και άνω.

Καυσαέρια



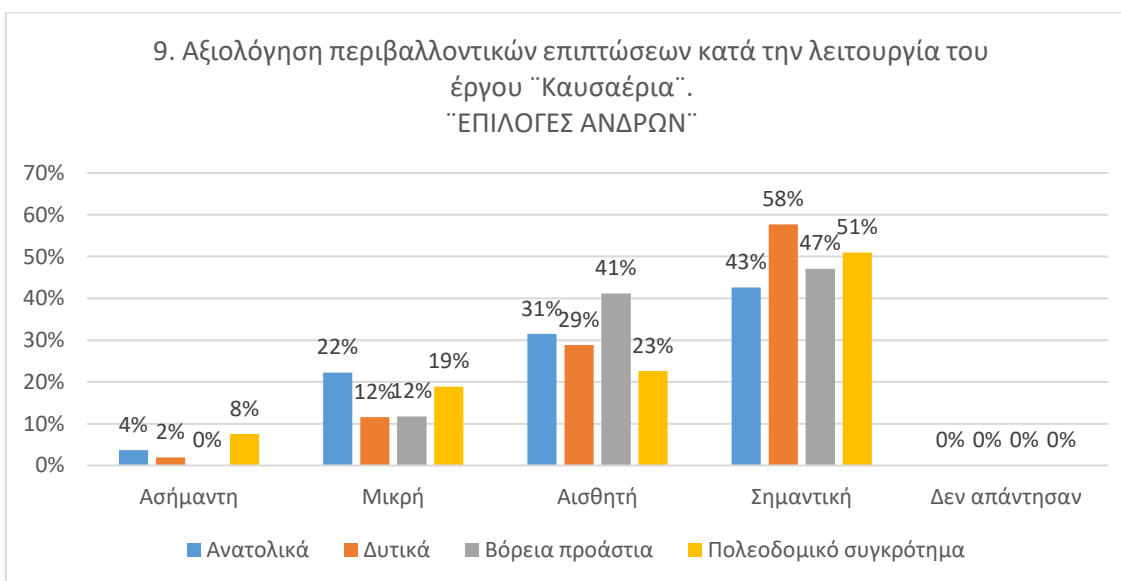
Διάγραμμα 116. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 9 για τις επιπτώσεις των καυσαερίων.



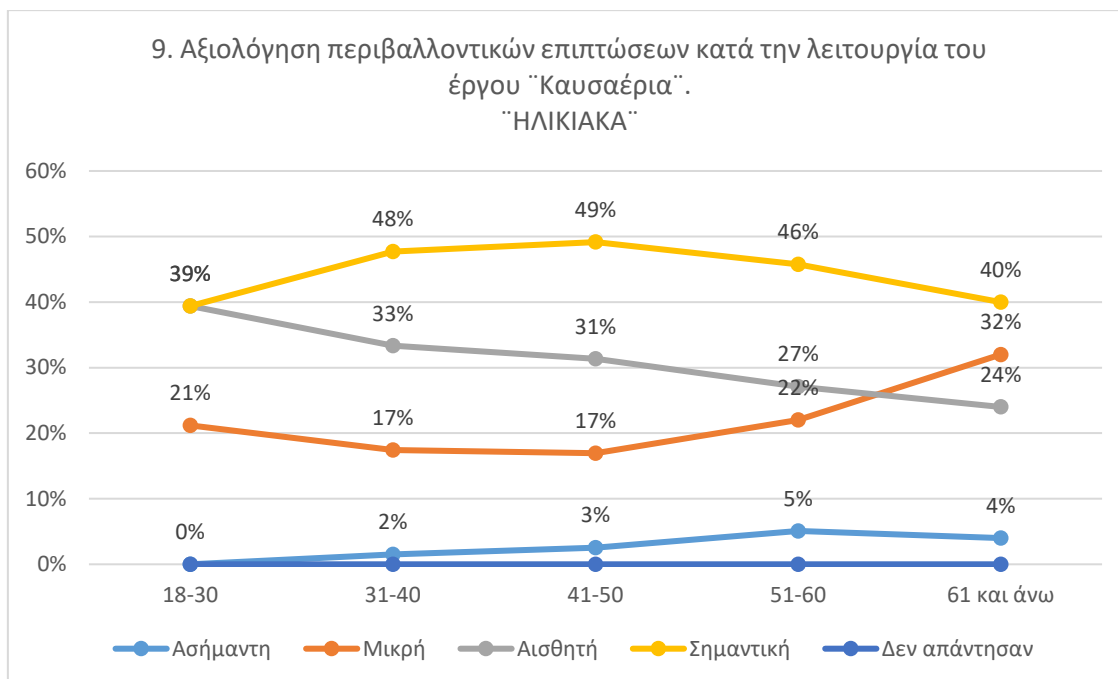
Διάγραμμα 117. Απαντήσεις στην ερώτηση 9 για τις επιπτώσεις των καυσαερίων "κατά περιοχές".



Διάγραμμα 118. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 9 για τις επιπτώσεις των καυσαερίων.



Διάγραμμα 119. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 9 για τις επιπτώσεις των καυσαερίων.



Διάγραμμα 120. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 9 για τις επιπτώσεις των καυσαερίων "ανά ηλικιακή ομάδα".

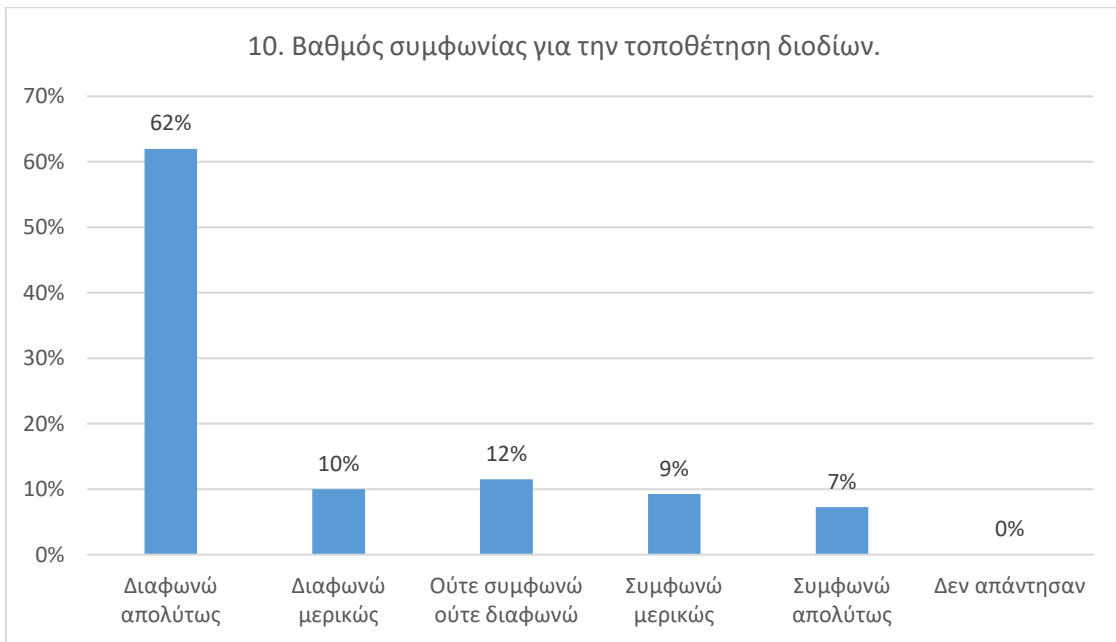
Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη για την περιβαλλοντική αξιολόγηση της επιλογής «Καυσαέρια» κατά την φάση λειτουργίας του έργου είναι «Αισθητή» με ποσοστό 46% ενώ με το πολύ μικρό ποσοστό 2% η επιλογή «Ασήμαντη» είναι τελευταία.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» η επικρατέστερη τιμή είναι από τα Δυτικά με ποσοστό 55% για την επιλογή «Σημαντική».

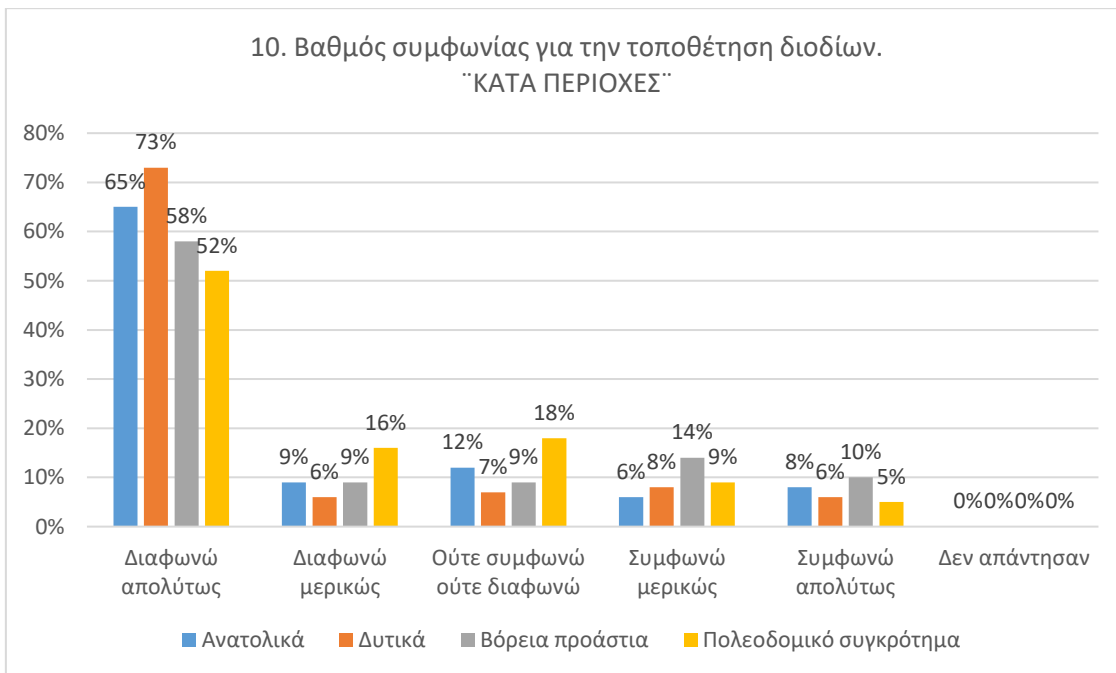
Οι γυναίκες από τα Δυτικά έχουν ως πρώτη επιλογή την «Σημαντική» με ποσοστό 52%. Οι άνδρες Δυτικά από τα με ποσοστό 58% έχουν ως πρώτη επιλογή την «Σημαντική». Παρατηρούμε λοιπόν πως η επιλογή αυτή είναι πρώτη και για τα δύο φύλα που κατοικούν στην ίδια περιοχή.

Ηλικιακά, παρατηρούμε πως η ηλικιακή ομάδα 41-50 ετών με ποσοστό 49% έχει ως πρώτη επιλογή την «Σημαντική» ενώ ταυτόχρονα παρατηρούμε μία συνεχής μείωση στο ποσοστό της «Αισθητής» με την αύξηση της ηλικίας των πολιτών.

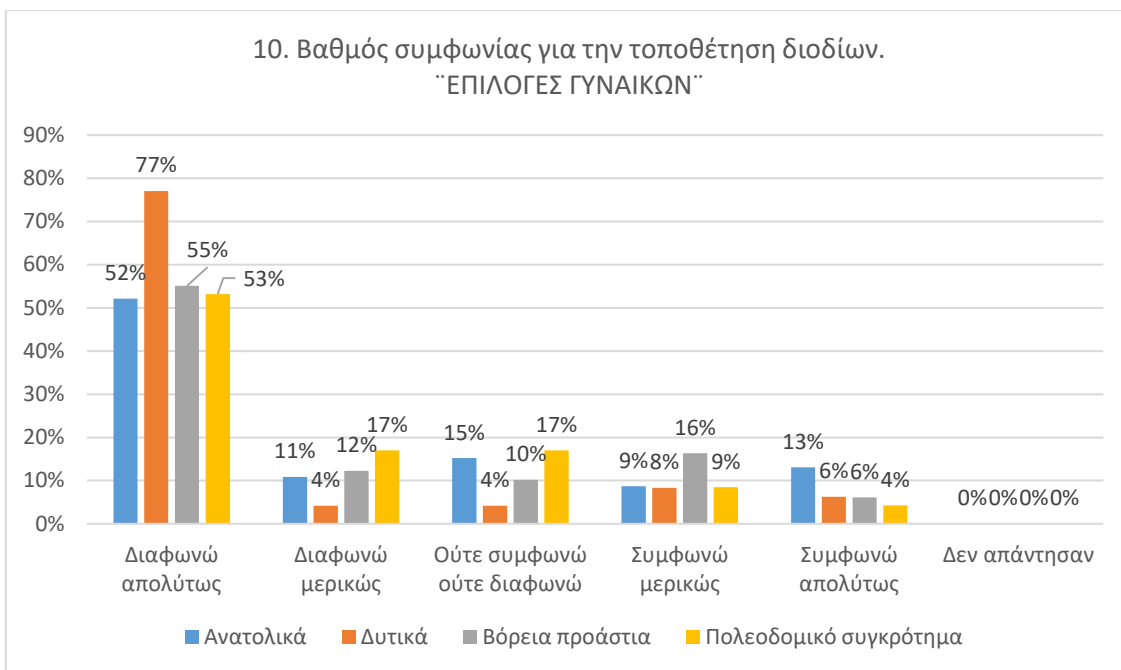
Ανάλυση ερώτησης 10. Βαθμός συμφωνίας για την τοποθέτηση διοδίων.



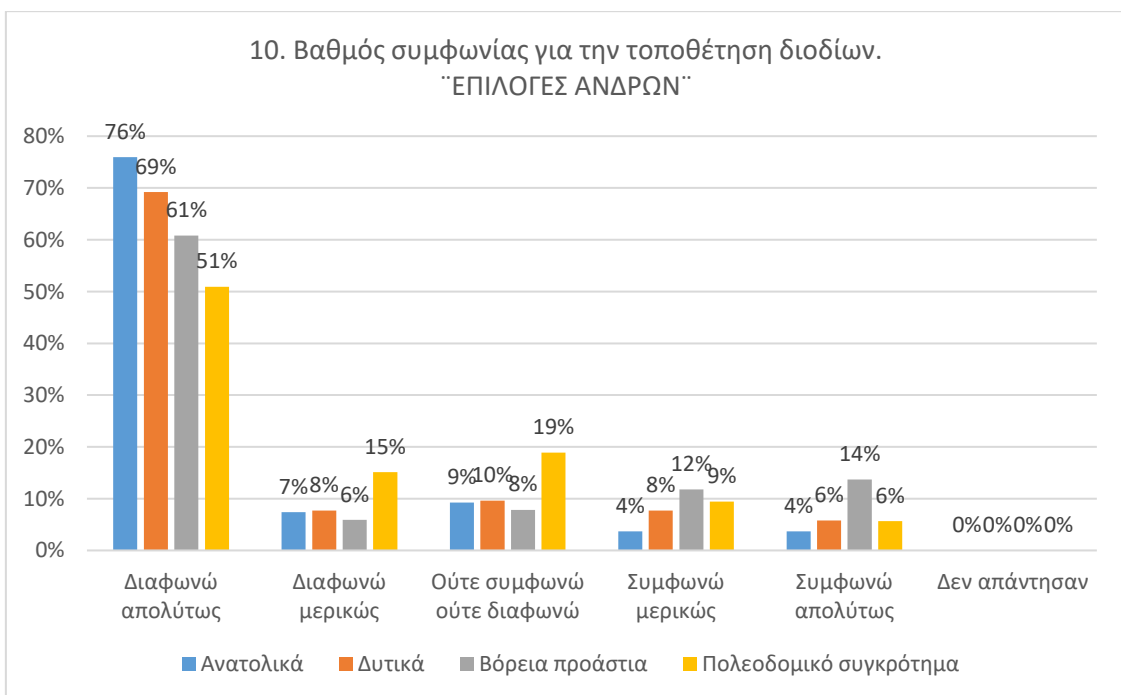
Διάγραμμα 121. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 10 για τον βαθμό συμφωνίας τοποθέτησης διοδίων.



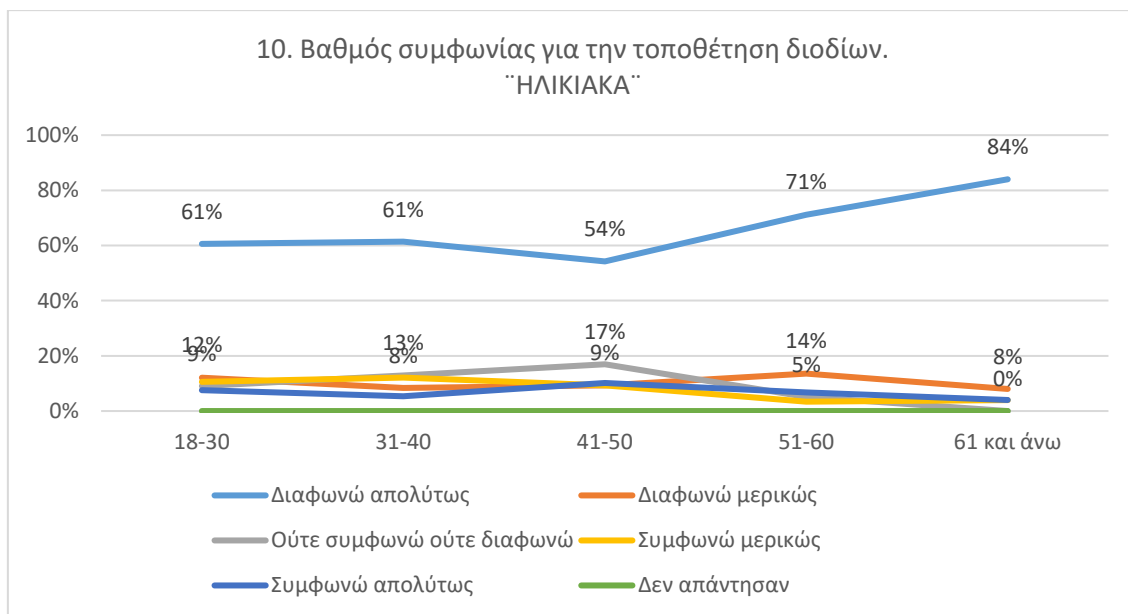
Διάγραμμα 122. Απαντήσεις στην ερώτηση 1 "κατά περιοχές"



Διάγραμμα 123. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 10.



Διάγραμμα 124. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 10.



Διάγραμμα 125. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 10 "ανά ηλικιακή ομάδα".

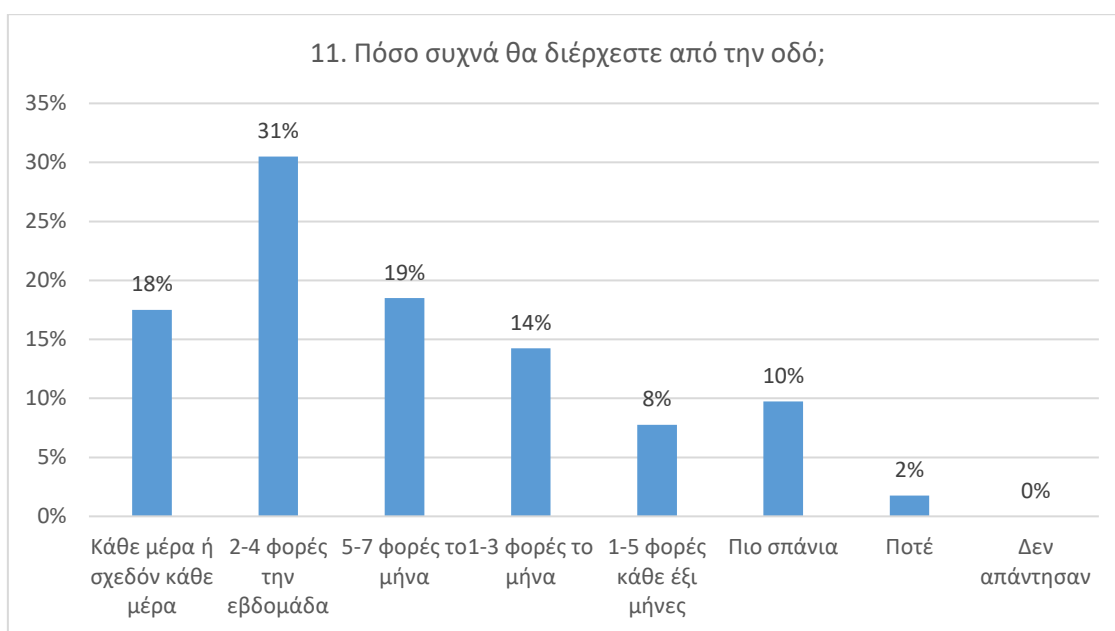
Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη για τον βαθμό συμφωνίας στην τοποθέτηση διοδίων είναι «Διαφωνώ απολύτως» με ποσοστό 62% ενώ με ποσοστό μόλις 7% η επιλογή «Συμφωνώ» είναι τελευταία. Η διαφορά λοιπόν είναι αρκετά μεγάλη αν αναλογιστούμε πως χωρίζουν τις δύο επιλογές 55 ποσοστιαίες μονάδες.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» η επικρατέστερη τιμή είναι από τα Δυτικά με ποσοστό 73% για την επιλογή «Διαφωνώ απόλυτα». Ενδιαφέρον σχετικά με την επιλογή «Διαφωνώ απόλυτα» έχει το ποσοστό από το Πολεοδομικό συγκρότημα καθώς είναι 52%, δηλαδή σχεδόν τα μισά άτομα που απάντησαν.

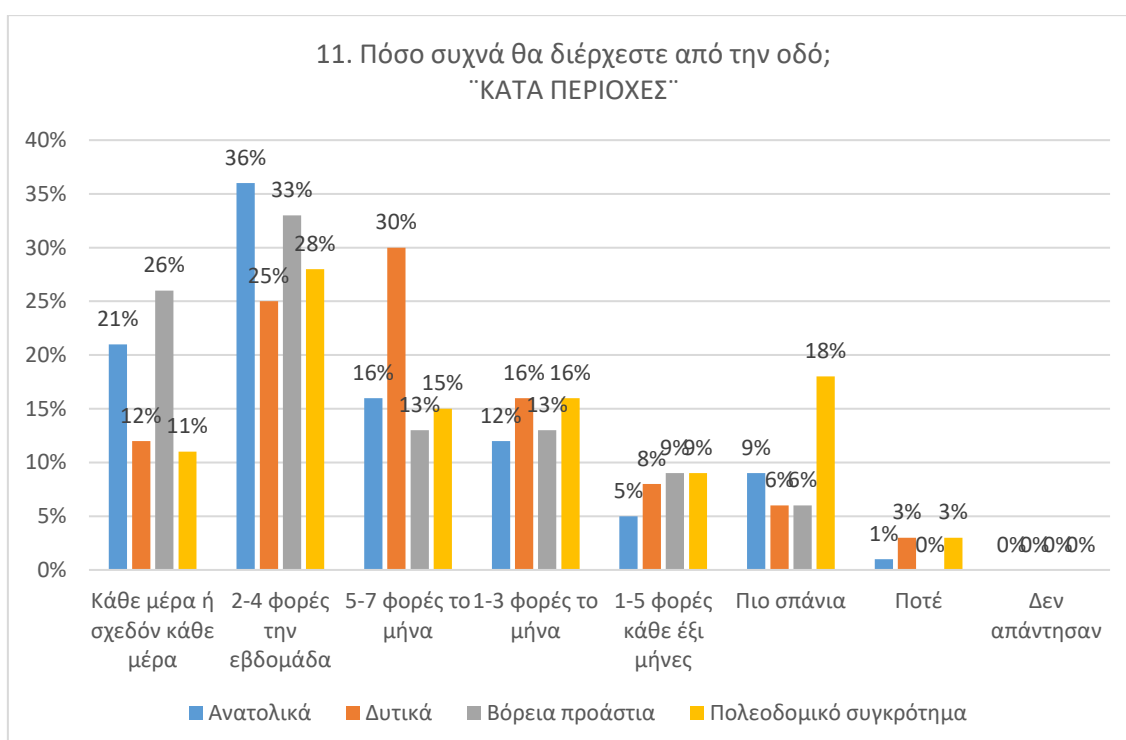
Οι γυναίκες από τα Δυτικά έχουν ως πρώτη επιλογή την «Διαφωνώ απόλυτα» με ποσοστό 77% ενώ οι άλλες τρεις (3) περιοχές στην ίδια απάντηση έχουν ποσοστά από 52% έως 55%. Οι άνδρες από τα Βόρεια προάστια με ποσοστό 76% έχουν ως πρώτη επιλογή την «Διαφωνώ απόλυτα» ενώ από το Πολεοδομικό συγκρότημα το αντίστοιχο ποσοστό είναι 51%.

Ηλικιακά, παρατηρούμε πως η επιλογή «Διαφωνώ απόλυτα» κυριαρχεί σε όλες τις ηλικιακές ομάδες. Η διαφορά όμως ανάμεσα στην ηλικιακή ομάδα 41-50 ετών και 61 και άνω είναι 30%.

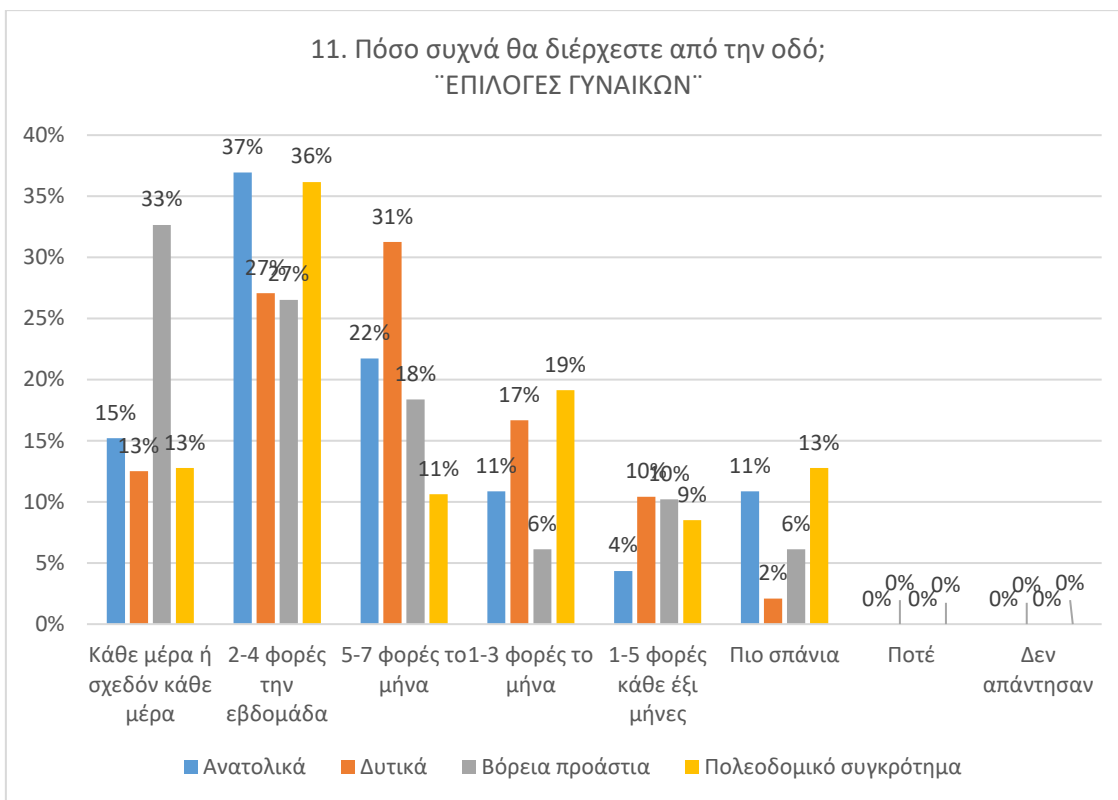
Ανάλυση ερώτησης 11. Πόσο συχνά θα διέρχεστε από την οδό;



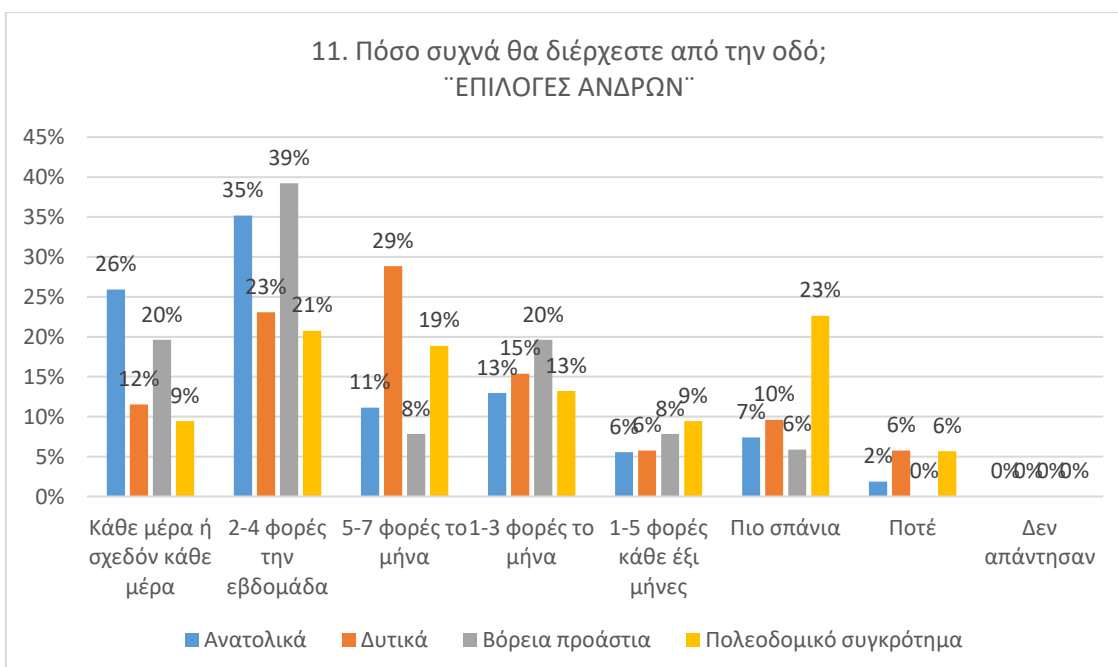
Διάγραμμα 126. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 11.



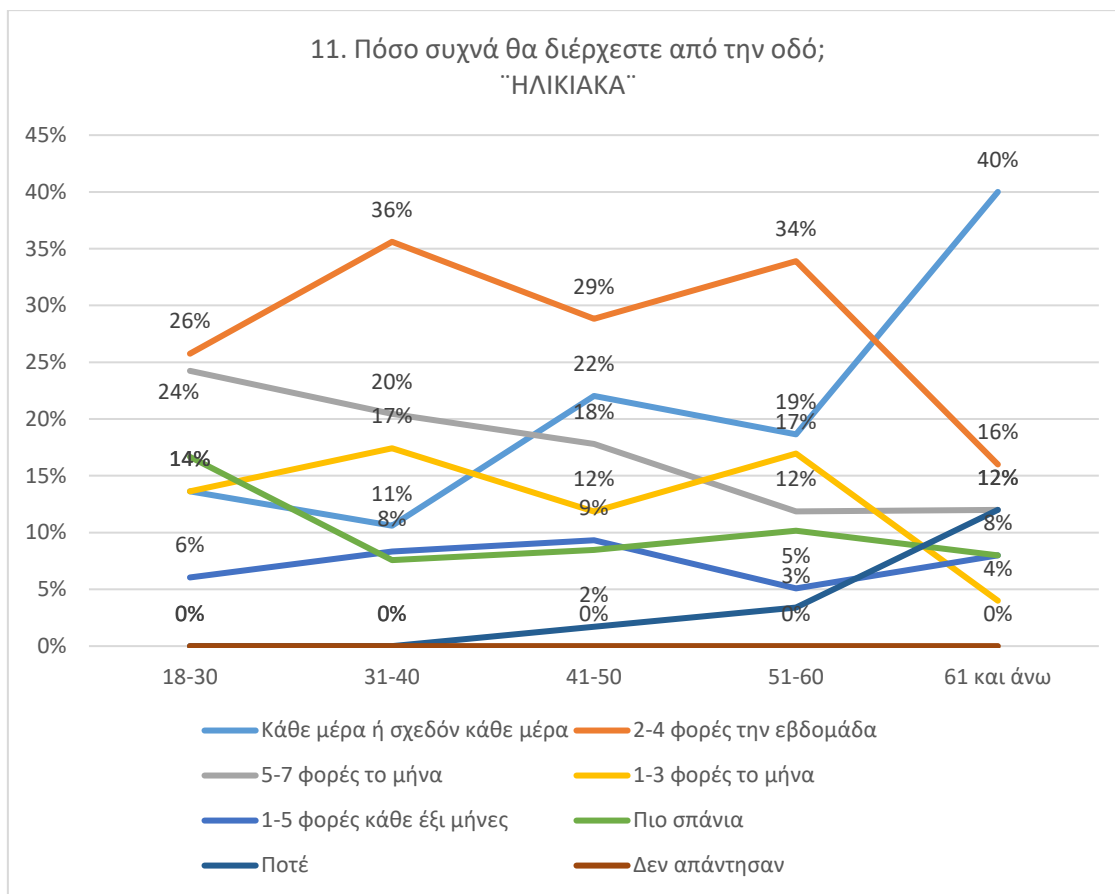
Διάγραμμα 127. Απαντήσεις στην ερώτηση 11 "κατά περιοχές"



Διάγραμμα 128. Απαντήσεις γυναικών στην ερώτηση 11.



Διάγραμμα 129. Απαντήσεις ανδρών στην ερώτηση 11.



Διάγραμμα 130. Απαντήσεις πολιτών στην ερώτηση 11 "ανά ηλικιακή ομάδα".

Η «επικρατούσα τιμή» στην κατάταξη για την συχνότητα διέλευσης από την οδό είναι «2-4 φορές την εβδομάδα» με ποσοστό 31% ενώ με ποσοστό μόλις 2% η επιλογή «Ποτέ» είναι τελευταία.

Στην κατηγορία «κατά περιοχές» η επικρατέστερη τιμή είναι από τα Ανατολικά με ποσοστό 36% για την επιλογή «2-4 φορές την εβδομάδα». Επίσης η ίδια επιλογή είναι πρώτη για το Πολεοδομικό συγκρότημα αλλά και τα Βόρεια προάστια με ποσοστά 28% και 33% αντίστοιχα. Η Δυτική περιοχή ως πρώτη επιλογή έχει «5-7 φορές τον μήνα» με ποσοστό 30%.

Οι γυναίκες από τα Ανατολικά με ποσοστό 37% έχουν ως πρώτη επιλογή την «2-4 φορές την εβδομάδα» ενώ πολύ κοντά είναι και οι γυναίκες από το Πολεοδομικό συγκρότημα με ποσοστό 36%. Οι άνδρες από τα Βόρεια προάστια έχουν ως πρώτη επιλογή την «2-4 φορές την εβδομάδα» με ποσοστό 39%.

Ηλικιακά, παρατηρούμε πως η «Κάθε μέρα ή σχεδόν κάθε μέρα» θα διέρχεται το 26% της ηλικιακής ομάδας 18-30 ετών. Το 36% της ηλικιακής ομάδας 31-40, το 29% της ηλικιακής ομάδας 41-50 και το 34% της ηλικιακής ομάδας 51-60 ετών θα διέρχεται «2-4 φορές την

εβδομάδα». Τέλος το 40% της ηλικιακής ομάδας 61 και άνω θα διέρχεται κάθε μέρα ή σχεδόν κάθε μέρα.

Γενικά συμπεράσματα βάσει των απαντήσεων.

Τα συμπεράσματα από την ανάλυση των απαντήσεων που λήφθηκαν παρουσιάζονται ακολούθως.

Το σύνολο των ερωτηματολογίων που συγκεντρώθηκαν είναι 400 και αντιστοιχούν 100 ανά περιοχή.

Η συμμετοχή της ηλικιακής ομάδας 31-40 ετών βρίσκεται στην πρώτη θέση με 132 άτομα να απαντούν στο ερωτηματολόγιο. Στην τελευταία θέση συμμετοχής βρίσκεται η ηλικιακή ομάδα 61 και άνω με 25 συμμετοχές. Η διαφορά μεταξύ των δύο ηλικιακών ομάδων είναι λίγο πάνω από πέντε φορές. Η διαφορά συμμετοχής ανάμεσα σε γυναίκες και άνδρες είναι μόλις 4%. Εύκολα γίνεται αντιληπτό πως οι γυναίκες οδηγοί έχουν αυξηθεί και διαδραματίζουν και αυτές πλέον καθοριστικό ρόλο στις μετακινήσεις. Το 97% των ερωτηθέντων πολιτών κρίνει πως είναι αναγκαίο να κατασκευαστεί η Εξωτερική Περιφερειακή με το μικρότερο ποσοστό που διαφωνεί να είναι από το ΠΣΘ με ποσοστό 6%. Από τα άτομα που επέλεξαν πως είναι αναγκαία η κατασκευή της ΕΠΘ οι οκτώ στους δέκα (8/10) το θεωρούν πάρα πολύ αναγκαίο. Ως σημαντικότερος λόγος κατασκευής της ΕΠΘ οι πολίτες έχουν επιλέξει την «ασφάλεια τω μετακινήσεων» με ποσοστό 28% ενώ στην τελευταία θέση των επιλογών η «οικονομία καυσίμων» με ποσοστό 12%. Η επιλογή αυτή υποδηλώνει πως η μεγαλύτερη ανησυχία των πολιτών είναι η ασφάλεια που θα παρέχει η οδός παράλο που θα χρησιμοποιείται από αρκετά είδη οχημάτων και με σχετικά υψηλές ταχύτητες.

Σχετικά με την περιοχή που θα ωφεληθεί περισσότερο στην πρώτη θέση βρίσκεται ο Δήμος Ωραιοκάστρου με ποσοστό 36% ενώ στην τελευταία με ποσοστό 17% ο Δήμος Νεάπολης - Συκεών έχοντας διαφορά μόλις 2% από την Δήμο Πυλαίας – Χορτιάτη (19%). Στην ερώτηση ποιο τμήμα θα αποσυμφορηθεί περισσότερο παρατηρούμε μία αντιστροφή των αποτελεσμάτων της προηγούμενης ερώτησης καθώς στην πρώτη θέση με ποσοστό 39% βρίσκεται ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών ενώ στην τελευταία με ποσοστό 14% ο Δήμος Ωραιοκάστρου.

Στο ερώτημα για το ποιο μεγάλο συγκοινωνιακό έργο θεωρείτε σημαντικότερο έχουμε ένα απροσδόκητο αποτέλεσμα καθώς η κατασκευή της Εξωτερικής Περιφερειακής και η κατασκευή του Μετρό μοιράζονται την πρώτη θέση στις επιλογές των πολιτών με ποσοστό 43%. Από την άλλη, η διαφορά μεταξύ του εκσυγχρονισμού του αεροδρομίου ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ με τον

εκσυγχρονισμό του λιμένα Θεσσαλονίκης είναι μόλις 3% με τα ποσοστά να είναι αντίστοιχα 9% και 6%. Σχετικά με την παρούσα περιβαλλοντική χάραξη το 68% δήλωσε πως την θεωρεί αποδεκτή. Αξιοσημείωτο είναι το ποσοστό των γυναικών και των ανδρών από τα Δυτικά που διαφωνούν με την παρούσα χάραξη και τα ποσοστά τους είναι 52% και 40% αντίστοιχα.

Οι επόμενες δύο ερωτήσεις που σχετίζονται με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις κατά την κατασκευή και την λειτουργία του έργου αναλύονται ως εξής:

Φάση κατασκευής του έργου:

Σκόνη: Μικρή με ποσοστό 36%

Ηχορύπανση: Σημαντική με ποσοστό 35%

Κίνηση βαρέων οχημάτων: Αισθητή με ποσοστό 35%

Μείωση αισθητικής: Αισθητή με ποσοστό 31%

Χλωρίδα – Πανίδα: Αισθητή με ποσοστό 37%

Καυσαέρια: Σημαντική με ποσοστό 40%

Φάση λειτουργίας του έργου:

Σκόνη: Αισθητή με ποσοστό 29%

Ηχορύπανση: Σημαντική με 46%

Κίνηση βαρέων οχημάτων: Αισθητή με ποσοστό 36%

Μείωση αισθητικής: Αισθητή με ποσοστό 36%

Χλωρίδα – Πανίδα: Σημαντική με ποσοστό 43%

Καυσαέρια: Σημαντική με ποσοστό 46%

Συγκρίνοντας λοιπόν την ίδια επίπτωση αλλά σε διαφορετική φάση του έργου προκύπτουν τα εξής:

Σκόνη: από «Μικρή» στην φάση της λειτουργίας του έργου έχει γίνει «Αισθητή» κατά την φάση λειτουργίας του. Αυτό σημαίνει πως οι πολίτες περιμένουν να υπάρχει αρκετή διέλευση οχημάτων.

Ηχορύπανση: η Ηχορύπανση θεωρείται «Σημαντική» και στις δύο φάσεις λειτουργίας του έργου. Το ποσοστό ανεβαίνει από το 36% στο 46%.

Κίνηση βαρέων οχημάτων: η επιλογή «Αισθητή» είναι πρώτη και στις δύο φάσεις του έργου με σχεδόν ίδιο ποσοστό (35% και 36% αντίστοιχα). Πιθανότατα οι πολίτες να έλαβαν υπόψιν τους ότι η ΕΠΘ θα χρησιμοποιεί και από αρκετά βαρέα οχήματα.

Μείωση αισθητικής: η επιλογή «Αισθητή» παραμένει ίδια για την φάση κατασκευής του έργου αλλά και την φάση λειτουργίας του με το ποσοστό όμως να αυξάνεται κατά 5% (από 31% σε 36%). Αυτό σημαίνει πως πιστεύουν η εικόνα που θα έχουν η ΕΠΘ θα είναι καλή και όχι κάτι «ενοχλητικό».

Χλωρίδα – Πανίδα: κατά την φάση κατασκευής του έργου η πρώτη επιλογή είναι «Αισθητή» ενώ κατά την φάση λειτουργίας του έργου πλέον έχουμε την επιλογή «Σημαντική» ως πρώτη. Αυτό σημαίνει πως όντως μετά το πέρας του έργου όσες διαβάσεις για την άγρια ζωή και όση δενδροφύτευση θα υπάρξει (γενικά τα μέτρα αποκατάστασης του περιβάλλοντος σχετικά με την χλωρίδα και την πανίδα) θα έχουν γίνει και κάποιες σημαντικές αλλαγές που θα παραμείνουν για μεγάλο χρονικό διάστημα ή και μόνιμα.

Καυσαέρια: τα καυσαέρια παραμένουν και στις δύο φάσεις λειτουργίας του έργου ως «Σημαντική» επίπτωση με το ποσοστό να ανεβαίνει από το 40% στο 46%. Η επιλογή «Σημαντική» και για τις δύο φάσεις του έργου δηλώνει πως οι πολίτες πιστεύουν στην μεγάλη επιρροή που θα υπάρξει στις κοντινές περιοχές τόσο από τα εργοταξιακά μηχανήματα τόσο και αργότερα από τα οχήματα που θα διέρχονται από την ΕΠΘ.

Για την τοποθέτηση διοδίων στην ΕΠΘ η διαφορά της πρώτης επιλογής «Διαφωνώ απολύτως» (με ποσοστό 62%) με την δεύτερη που είναι «Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ» (με ποσοστό 12%) είναι 50 ποσοστιαίας μονάδες. Στην συγκεκριμένη ερώτηση έχει ενδιαφέρον αναρωτηθούμε αν το να πληρώνουμε διόδια είναι γιατί έτσι θα γίνεται σιγά σιγά κάποια απόσβεση του έργου, θα λειτουργεί και θα συντηρείται σωστά η οδός και κάποια στιγμή μετά από χρόνια θα σταματήσουν να υπάρχουν διόδια.

Στην τελευταία ερώτηση του ερωτηματολογίου σχετικά με την συχνότητα διέλευσης των πολιτών από την ΕΠΘ παρατηρούμε πως το 31% δήλωσε πως θα διέρχεται «2-4 φορές την εβδομάδα» ενώ μόλις το 2% «Ποτέ». Η Ανατολική περιοχή με ποσοστό 36% συμφωνεί με την πλειοψηφία καθώς έχει το υψηλότερο ποσοστό.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

- Bailey, K.D. (1978) *Methods of Social Research*, Basingstoke: Collier - Macmillan.
- Borg, W.R. Kai Gall, M.D. (1979) *Educational Research: an Introduction* (3^η έκδοση). London: Longman
- Cohen, L Kai Holliday, M (1979) *Statistics for Education and Physical Education*. London: Harper & Row
- Cohen, L Kai Holliday, M (1982) «*Statistics for social Scientists*». London: Harper & Row
- Cohen, L Kai Holliday, M (1996) *Practical Statistics for Students*. London: Paul Chapman Publishing Ltd.
- Dafis S., Papastergiadou E., Georghiou K., Babalonas D., Georgiadis T., Papageorgiou M., Lazaridou Th., Tsioussi V., 1996. Directive 92/43/EEC. The Greek "Habitat" Project NATURA 2000: An Overview. Life Contract B4-3200/84/756, Commission of the European Communities DG XI, The Goulandris Natural History Museum- Greek Biotope/ Wetland Centre. 917 p.
- Krejcie, R.V. & Morgan, D.W. (1970) «Determining sample size for research activities» *Educational and Psychological Measurement*, 30, 607-610
- Louis Cohen, Lawrence Manion, Keith Morrison (2008) *Research Methods in Education*. Ελληνική μετάφραση, <<Μεθοδολογία εκπαιδευτικής έρευνας>>. Εκδόσεις Μεταίχμιο.
- Spanos I., Ganatsas P., Tsakalimi M., 2010. Evaluation of postfire restoration in suburban forest of Thessaloniki, Northern Greece. *Global Nest Journal*.
- Underhill J., 2002. *Roads and wildlife: a study if the effects of roads on mammals in roadside habitats*. School of Geography and Environmental Science, The University of Birmingham, September 2002.
- Verma, G. K. Kai Mallick, K. (1999) *Researching Education Perspectives and Techniques*. London: Farmer.
- Wilson, N. Kai McLean, S. (1994) *Questionnaire Design: A Practical Introduction*. Newtown Abbey, Co. Antrim: university of Ulster Press

Ελληνόγλωσση βιβλιογραφία

ΑΠΘ, ΑΝΕΘ, 2005. Παρακολούθηση των λιμνών Κορώνειας – Βόλβης με χρήση τηλεπισκοπικών μεθόδων.

Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., <<Πολεδομία VS Μεταφορές>>. Έτος: 2006

Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας Θεσσαλονίκης. Έτος: 1999

Γεράκης Π.Α., Τσιούρης Σ., Τσιαούση Β., 2007. Υδατικό καθεστώς και βιωτή υγροτόπων: προτεινόμενη ελάχιστη στάθμη λιμνών και παροχή ποταμών Μακεδονίας και Θράκης. Μουσείο Γουλανδρή Φυσικής Ιστορίας/ΕΚΒΥ.

Γιαλαμάς Β. (2007), <<Στατιστικές τεχνικές και εφαρμογές στις επιστήμες της αγωγής>>. Αθήνα: Πατάκη

Δημόπουλος Π., Bergmeier E., Θεοδωρόπουλος Κ., Fischer P. και Μ. Τσιαφούλη, 2005. Οδηγός Παρακολούθησης Τύπων Οικοτόπων και φυτικών ειδών στις περιοχές του Δικτύου Natura 2000 με Φορείς Διαχείρισης στην Ελλάδα. Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων και Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων. Αγρίνιο, Ελλάδα. Σελ. 172.

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)- Τομέας Υδατικών Πόρων & Περιβάλλοντος, 2011. Βάση Δεδομένων για την Ελληνική Φύση ΦΙΛΟΤΗΣ: <http://filotis.itia.ntua.gr/home/>

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. (2001), Λευκή Βίβλος ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010 : Η ώρα των επιλογών», Βρυξέλες.

Καυκαλάς Γ. ,Ανδρικοπούλου Ε. (2000), (Χωρικές επιπτώσεις των

ευρωπαϊκών πολιτικών. Η ελληνική εμπειρία 1989-1999».Θεσσαλονίκη: Ζήτη.

Καζαντζίδης Σ., 2004. Μεθοδολογία παρακολούθησης της ορνιθοπανίδας στην προστατευόμενη περιοχή λιμνών Κορώνειας, Βόλβης και στενών Ρεντίνας. ΥΠΕΧΩΔΕ, Αναπτυξιακή Εταιρεία Νομού Θεσσαλονίκης.

Μουτσιάκης Ε. (2004), «Μεταφορικές υποδομές και διατήρηση οικοσυστημάτων: Το παράδειγμα του Παρατηρητήριου Χωρικών Επιπτώσεων της Εγνατίας Οδού».

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης (ΟΡ.ΘΕ.), 2007. Μελέτη δράσεων περιβαλλοντικής διαχείρισης στο περιαστικό δάσος Θεσσαλονίκης στα πλαίσια του έργου Προστασία και Αναβάθμιση περιαστικού δάσους Θεσσαλονίκης(Σέιχ – Σου).

Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, «Οι θέσεις του Σ.Ε.Σ για το συγκοινωνιακό σύστημα Θεσσαλονίκη», Έτος: 2008).

ΥΠΕΧΩΔΕ, 1999. Ειδική Περιβαλλοντική Μελέτη του υγροτόπου των Λιμνών Κορώνειας, Βόλβης, των Μακεδονικών Τεμπών και της Ευρύτερης Περιοχής τους.

Ηλεκτρονικοί ιστότοποι (web sites)

Ιστοσελίδα της Ελληνικής Ορνιθολογικής Εταιρίας για τις Σημαντικές Περιοχές για τα πουλιά της Ελλάδας: http://www.ornithologiki.gr/page_in.php?tID=2334&slD=68

Ιστοσελίδα του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης(ΟΡ.ΘΕ.) για την προστασία & αναβάθμιση του περιαστικού δάσους Θεσσαλονίκης: <http://www.seihsou.gr/>

Ιστοσελίδα του Ε.ΠΑ.Τ.Α.Π.:<http://epatar.arcturos.gr/Παρατηρητήριο.aspx> Ιστοσελίδα του Φορέα Διαχείρισης Λιμνών Κορώνειας- Βόλβης: www.foreaskv.gr/

Φορέα Διαχείρισης Λιμνών Κορώνειας- Βόλβης: www.foreaskv.gr/

Χάρτες περιοχών Ευρωπαϊκού δικτύου NATURA 2000 (GIS Viewer Natura 2000): <http://natura2000.eea.europa.eu/#>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Δείγμα ερωτηματολογίου που χρησιμοποιήθηκε για την έρευνα.

Αρχή ερωτηματολογίου (εξώφυλλο)



ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΔΙ.ΠΑ.Ε.)

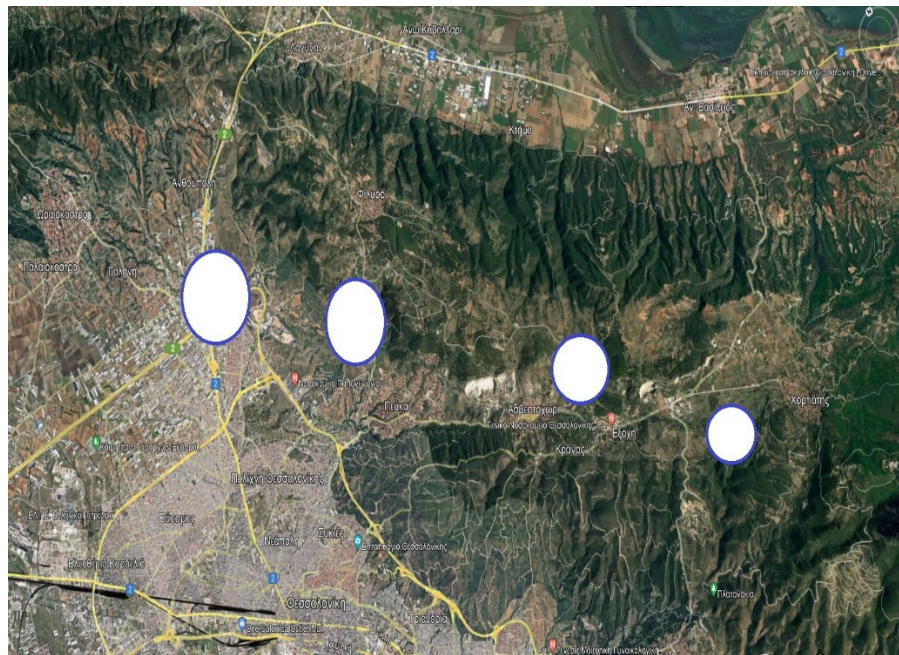
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

“ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ”

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΜΕΓΑΛΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΤΗΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ



Εικόνα 23. Εξώφυλλο ερωτηματολογίου.

Χάραξη Εξωτερικής Περιφερειακής (Flyover)

Γενικά στοιχεία

Παρακαλώ σημειώστε με (X) την απάντησή σας. Τα στοιχεία είναι ανώνυμα.

Οδηγώ όχημα

- 0-5 χρόνια 5-10 χρόνια 10-15 χρόνια
 15-20 χρόνια πάνω από 20 χρόνια

Φύλο

- Άνδρας Γυναίκα

Ηλικία

- 18-30 31-40 41-50 51-60 61 και άνω

Δημοτικό Διαμέρισμα:

- Δ. Θεσσαλονίκης Δ. Αμπελοκήπων – Μενεμένης Δ. Βόλβης Δ. Δέλτα
Δ. Θερμαϊκού Δ. Θέρμης Δ. Καλαμαριάς Δ. Κορδελιού – Ευόσμου
Δ. Λαγκαδά Δ. Νεάπολης – Συκεών Δ. Παύλου Μελά Δ. Πυλαίας – Χορτιάτη
Δ. Χαλκηδόνος Δ. Ωραιοκάστρου Άλλος

Ερωτήσεις

- Θεωρείτε αναγκαίο το έργο κατασκευής της εξωτερικής περιφερειακής Θεσσαλονίκης;
ΝΑΙ ΟΧΙ
- Εάν ναι, επιλέξτε σε κλίμακα από το 1 (Μη αναγκαίο) έως το 5 (Αναγκαίο).
1 2 3 4 5
- Τοποθετήστε με σειρά κατάταξης τους παρακάτω λόγους κατασκευής της Εξωτερικής Περιφερειακής, από το 1 (Λόγος μεγάλης σημασίας) έως το 5 (Λόγος μικρής σημασίας).
 Ασφάλεια μετακινήσεων Οικονομία καυσίμων
 Οικονομία χρόνου Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης
 Αλλαγή χρήσης γης στην περιοχή στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης
- Ποια περιοχή θα ωφεληθεί περισσότερο με την κατασκευή της εξωτερικής περιφερειακής;
 Ο Δήμος Ωραιοκάστρου Ο Δήμος Παύλου Μελά
 Ο Δήμος Νεάπολης – Συκεών Ο Δήμος Πυλαίας – Χορτιάτη

5. Ποιο τμήμα θα αποσυμφορηθεί περισσότερο με την χρήση της εξωτερικής περιφερειακής;

Ωραιοκάστρου

Παύλου Μελά

Νεάπολης – Συκεών

Πυλαίας – Χορτιάτη

6. Ποιο μεγάλο συγκοινωνιακό έργο θεωρείτε σημαντικότερο;

Εξωτερική Περιφερειακή

Η κατασκευή του μετρό

Ο εκσυγχρονισμός του αεροδρομίου ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

Ο εκσυγχρονισμός του λιμένα Θεσσαλονίκης

Συμπληρώστε στον χώρο που ακολουθεί εάν έχετε να προτείνετε κάποιο άλλο έργο:

.....
.....
.....

7. Θεωρείτε περιβαλλοντικά αποδεκτή την παρούσα χάραξη;

ΝΑΙ

ΟΧΙ

ΔΞ/ΔΑ

8. Αξιολόγηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά την κατασκευή του έργου.

Σκόνη

Ασήμαντη Μικρή Αισθητή Σημαντική

Ηχορύπανση

Ασήμαντη Μικρή Αισθητή Σημαντική

Κίνηση βαρέων οχημάτων

Ασήμαντη Μικρή Αισθητή Σημαντική

Μείωση αισθητικής

Ασήμαντη Μικρή Αισθητή Σημαντική

Χλωρίδα - Πανίδα

Ασήμαντη Μικρή Αισθητή Σημαντική

Καυσαέρια

Ασήμαντη Μικρή Αισθητή Σημαντική

9. Αξιολόγηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά την λειτουργία του έργου.

Σκόνη

Ασήμαντη Μικρή Αισθητή Σημαντική

Ηχορύπανση

Ασήμαντη Μικρή Αισθητή Σημαντική

Κίνηση βαρέων οχημάτων

Ασήμαντη Μικρή Αισθητή Σημαντική

Μείωση αισθητικής

Ασήμαντη Μικρή Αισθητή Σημαντική

Χλωρίδα - Πανίδα

Ασήμαντη Μικρή Αισθητή Σημαντική

Καυσαέρια

Ασήμαντη Μικρή Αισθητή Σημαντική

10. Βαθμός συμφωνίας για την τοποθέτηση διοδίων.

(1= Διαφωνώ απολύτως, 2= Διαφωνώ μερικώς, 3= Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ, 4=Συμφωνώ μερικώς, 5= Συμφωνώ απολύτως)

1 2 3 4 5

11. Πόσο συχνά θα διέρχεστε από την οδό;

Κάθε μέρα ή σχεδόν κάθε μέρα	2-4 φορές την εβδομάδα	5-7 φορές το μήνα	1-3 φορές το μήνα	1-5 φορές κάθε έξι μήνες	Πιο σπάνια	Ποτέ

Τέλος ερωτηματολογίου.